I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) Nº 165/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 4 de febrero de 2014

relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario [2],

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo [3] establece una serie de disposiciones sobre la fabricación, instalación, utilización y ensayo de los tacógrafos. Dicho Reglamento ha sido modificado sustancialmente en varias ocasiones. Procede, por lo tanto, simplificar y reestructurar sus principales disposiciones en beneficio de una mayor claridad.

(2) La experiencia ha demostrado que para garantizar la eficacia y eficiencia del sistema de tacógrafo, determinados elementos técnicos y procedimientos de control deben mejorarse.

(3) Determinados vehículos están exentos de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo [4]. Por motivos de coherencia, ha de ser posible excluir también a dichos vehículos del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

(4) Los tacógrafos deben instalarse en los vehículos a los que se aplica el Reglamento (CE) nº 561/2006. Se debe excluir a determinados vehículos del ámbito de aplicación de dicho Reglamento, para introducir cierta flexibilidad, en particular en el caso de los vehículos de masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen en un radio de 100 kilómetros desde el centro de explotación de la empresa, a condición de que la conducción de tales vehículos no constituya la actividad principal del conductor. Para garantizar la coherencia entre las exenciones pertinentes establecidas en el Reglamento (CE) nº 561/2006 y reducir la carga administrativa que soportan las empresas de transporte, respetando al mismo tiempo los objetivos de dicho Reglamento, procede revisar determinadas distancias máximas establecidas en dichas exenciones.

[1] DO C 43 de 15.2.2012, p. 79.

[2] Posición del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2012 (DO C 349 E de 29.11.2013, p. 105) y Posición del Consejo en primera lectura de 15 de noviembre de 2013 (DO C 360 de 10.12.2013, p. 66). Posición del Parlamento Europeo de 15 de enero de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial).

[3] Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370 de 31.12.1985, p. 8).

[4] Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

(5) La Comisión considerará la ampliación del período de validez del adaptador para los vehículos de las categorías M1 y N1 hasta 2015 y, estudiará más a fondo una solución a largo plazo para los vehículos de las categorías M1 y N1 antes de 2015.

(6) La Comisión debe estudiar la posibilidad de incluir sensores de peso en los vehículos pesados de transporte de mercancías y evaluar la capacidad de dichos sensores para contribuir a mejorar el cumplimiento de la normativa de transporte por carretera.

(7) A fin de respaldar la labor de los controladores, el uso de tacógrafos conectados a un sistema mundial de navegación por satélite constituye un medio adecuado y rentable de registro automático de la posición de un vehículo en determinados puntos durante el período de trabajo diario, por lo que debe regularse.

(8) En su sentencia en el asunto C-394/92, Michielsen y Geybels Transport Service ([1]), el Tribunal de Justicia definió el concepto de «período de trabajo diario», definición a la luz de la cual las autoridades de control deben intepretar las disposiciones del presente Reglamento. El «período de trabajo diario» comienza en el momento en que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor enciende el tacógrafo o, en el caso de que se fraccione el descanso diario, al final de un período de descanso de duración no inferior a nueve horas. Termina al inicio de un período de descanso diario o, en caso de que el período de descanso diario esté dividido en subperíodos, al inicio de un período de descanso que se extienda durante un mínimo de nueve horas consecutivas.

(9) La Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) obliga a los Estados miembros a realizar un número mínimo de controles en carretera. La comunicación a distancia entre el tacógrafo y las autoridades de control, con fines de control en carretera, facilita una mayor selectividad de este tipo de controles, permitiendo reducir la carga administrativa que suponen los controles aleatorios sobre las empresas de transporte, y debe, por lo tanto, regularse.

(10) Los sistemas de transporte inteligentes (STI) pueden ayudar a afrontar los retos de la política europea de transporte, como el incremento de los volúmenes de transporte por carretera y la congestión, y el aumento del consumo de energía. En consecuencia, se han de proveer interfaces normalizadas para los tacógrafos que garanticen su interoperabilidad con las aplicaciones STI.

(11) Se debe dar prioridad al desarrollo de aplicaciones que ayuden al conductor a interpretar los datos registrados en el tacógrafo a fin de que pueda cumplir con la legislación social.

(12) La seguridad del tacógrafo y su sistema es esencial para la fiabilidad de los datos generados por estos. Por consiguiente, los fabricantes deben diseñar, ensayar y revisar continuamente los tacógrafos en todo su ciclo de vida, con el fin de prevenir, detectar y mitigar las vulneraciones de la seguridad.

(13) Los ensayos de campo de los tacógrafos que no estén aún homologados permiten probar esos aparatos en situaciones reales antes de su generalización, posibilitando procesos de mejora más rápidos. Por consiguiente, procede autorizar los ensayos de campo, a condición de que se vigilen y controlen eficazmente la participación en los mismos y la observancia del Reglamento (CE) nº 561/2006.

(14) Habida cuenta de la importancia de mantener el nivel de seguridad más elevado posible, la expedición de los certificados de seguridad debe corresponder a un organismo de certificación reconocido por el Comité de Gestión en el marco del Acuerdo de reconocimiento mutuo de los certificados de evaluación de la seguridad de las tecnologías de la información del Grupo de altos funcionarios sobre seguridad de los sistemas de información (SOG-IS).

En el contexto de las relaciones internacionales con terceros países, la Comisión no debe reconocer a ningún organismo de certificación a efectos del presente Reglamento salvo que el organismo de que se trate ofrezca condiciones de evaluación de la seguridad equivalentes a las previstas en el mencionado Acuerdo de reconocimiento mutuo. A este respecto hay que basarse en el asesoramiento del Comité de Gestión.

(15) Los instaladores y talleres desempeñan un importante papel en la seguridad de los tacógrafos. Procede, por lo tanto, establecer una serie de requisistos mínimos a efectos de su fiabilidad y de su autorización y auditoría. Además, los Estados miembros deben adoptar medidas adecuadas con el fin de garantizar que se eviten los conflictos de intereses entre instaladores o talleres y empresas de transporte. Ninguna disposición del presente Reglamento impide que los Estados miembros garanticen su autorización, control y certificación, mediante los procedimientos establecidos en el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]), siempre que se cumplan los requisitos mínimos previstos en el presente Reglamento.

(16) Para garantizar un examen y control más eficaces de las tarjetas de conductor, y facilitar los cometidos de los controladores, se debe establecer registros electrónicos nacionales y tomar medidas para interconectarlos.

([1]) Recopilación de la Jurisprudencia 1994, página I-2497.

([2]) Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35).

([3]) Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

(17) Para la comprobación de la autenticidad de las tarjetas de conductor, los Estados miembros deben recurrir a procedimientos como los previstos en la Recomendación 2010/19/UE de la Comisión [1].

(18) Se tomará en consideración la situación especial en la que un Estado miembro debería poder conceder al conductor que no tenga su residencia habitual en un Estado miembro o en un país que sea Parte contratante en el Acuerdo europeo sobre trabajo de las tripulaciones de los vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera de 1 de julio de 1970 (Acuerdo AETR) una tarjeta de conductor temporal y no renovable. En tales casos, los Estados miembros de que se trate deben aplicar plenamente las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

(19) Además, un Estado miembro debe tener la posibilidad de expedir tarjetas de conductor a los conductores residentes en su territorio, incluso cuando los Tratados no se apliquen en determinadas parte del mismo. En tales casos, los Estados miembros de que se trate deben aplicar plenamente las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

(20) Los controladores se encuentran constantemente en dificultades como consecuencia de los cambios introducidos en los tacógrafos y las nuevas técnicas de manejo de los mismos. Con objeto de garantizar un control más eficaz y armonizado en toda la Unión Europea, se debe adoptar una metodología común para la formación inicial y permanente de los controladores.

(21) El registro de datos por parte del tacógrafo, así como por tecnologías objeto de desarrollo para el registro de los datos de posición, la comunicación a distancia y la interfaz con los sistemas de transporte inteligentes, implicarán el tratamiento de datos personales. Procede, por lo tanto, aplicar la normativa de la Unión pertinente, en particular, la establecida en la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [2] y la Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [3].

(22) Con el fin de permitir una competencia leal en el desarrollo de las aplicaciones relacionadas con el tacógrafo, los derechos de propiedad intelectual y patentes relacionados con la transmisión de datos al tacógrafo o a partir de él deben estar disponibles para todos exentos del pago de derechos de autor.

(23) Cuando proceda, los datos intercambiados durante la comunicación con las autoridades de control en los Estados miembros deben cumplir con las normas internacionales pertinentes, como por ejemplo la serie de normas relacionadas con las comunicaciones especializadas de corto alcance establecidas por el Comité Europeo de Normalización.

(24) Para garantizar una competencia leal en el mercado interior del transporte por carretera y enviar un mensaje claro a los conductores y a las empresas de transporte, los Estados miembros deben imponer, de conformidad con las categorías de infracciones definidas en la Directiva 2006/22/CE, sanciones eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, sin perjuicio del principio de subsidiariedad.

(25) Los Estados miembros deben garantizar que la selección de los vehículos para el control se lleve a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial.

(26) En beneficio de una aplicación clara, efectiva, proporcionada y uniforme de la legislación social en el sector del transporte por carretera, las autoridades de los Estados miembros deben aplicar las normas de manera uniforme.

(27) Cada Estado miembro debe infomar a la Comisión de toda averiguación que haga en relación con la disponibilidad de dispositivos o instalaciones fraudulentos para manipular el tacógrafo, incluidas las ofertadas a través de internet, y la Comisión debe informar de dichas averiguaciones a todos los demás Estados miembros.

(28) La Comisión ha de seguir manteniendo su servicio de asistencia técnica en internet que permita a los conductores, empresas de transporte, autoridades de control e instaladores, talleres y fabricantes de vehículos autorizados plantear cuestiones y dudas relacionadas con el tacógrafo digital, en particular en relación con nuevos tipos de manipulación o fraude.

(29) En virtud de las adaptaciones introducidas en el Acuerdo AETR, el uso del tacógrafo digital ha adquirido carácter obligatorio para los vehículos matriculados en terceros países que hayan firmado el Acuerdo AETR. Dado que a dichos países les conciernen directamente los cambios introducidos por el presente Reglamento en los tacógrafos, deben poder participar en un diálogo sobre cuestiones técnicas, incluidas las relacionadas con el sistema de intercambio de información sobre las tarjetas de conductor y las tarjetas de taller. Procede, por lo tanto, crear un Foro del Tacógrafo.

---

[1] Recomendación 2010/19/UE de la Comisión, de 13 de enero de 2010, relativa al intercambio seguro de datos electrónicos entre los Estados miembros a fin de comprobar la unicidad de las tarjetas de conductor que expiden (DO L 9 de 14.1.2010, p. 10).

[2] Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (DO L 281 de 23.11.1995, p. 31).

[3] Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas) (DO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

(30) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con los requisitos, las funciones de visualización y advertencia y la homologación de tacógrafos, y con las disposiciones de desarrollo sobre tacógrafos inteligentes; los procedimientos que deberán seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios que se utilizarán para el seguimiento de los mismos; el formulario normalizado para justificar por escrito la retirada del precintado; los procedimientos comunes y las especificaciones necesarias para la interconexión de registros electrónicos, y la metodología en la que se especifique el contenido de la formación inicial y la formación continua de los controladores. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

(31) Los actos de ejecución adoptados a los efectos del presente Reglamento en sustitución de las disposiciones del anexo I B del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y de otras medidas de ejecución deben establecerse a más tardar el 2 de marzo de 2016. No obstante, en caso de que por cualquier motivo no se hayan adoptado a tiempo dichos actos de ejecución, habrá de garantizarse la continuidad necesaria a través de medidas transitorias.

(32) La Comisión no debe adoptar los actos de ejecución mencionados en el presente Reglamento si el Comité a que se refiere el presente Reglamento no emite un dictamen sobre el proyecto de acto de ejecución presentado por la Comisión.

(33) En el contexto de la aplicación del Acuerdo AETR, las referencias al Reglamento (CEE) nº 3821/85 deben entenderse como referencias al presente Reglamento. La Unión considerará las gestiones que deberá realizar en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas con el fin de garantizar la necesaria coherencia entre el presente Reglamento y el Acuerdo AETR.

(34) El Supervisor Europeo de Protección de Datos fue consultado de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]) y emitió un dictamen el 5 de octubre de 2011 ([3]).

(35) Debe, por lo tanto, derogarse el Reglamento (CEE) nº 3821/85.

([1]) Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

([2]) Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

([3]) DO C 37 de 10.2.2012, p. 6.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y REQUISITOS

Artículo 1

Objeto y principios

1. El presente Reglamento establece las obligaciones y requisitos relacionado con la fabricación, instalación, utilización, ensayo y control de los tacógrafos empleados en el transporte por carretera, a fin de comprobar la observancia de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006, la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]) y la Directiva 92/6/CEE del Consejo ([5]).

Los tacógrafos se atendrán a lo prescrito en el presente Reglamento por lo que se refiere a su fabricación, instalación, utilización y ensayo.

2. El presente Reglamento establece las condiciones y requisitos con arreglo a los cuales la información y los datos, distintos de los datos personales, registrados, tratados o almacenados por los tacógrafos a que hace referencia el artículo 2 pueden utilizarse con fines distintos de la comprobación de la observancia de los actos mencionados en el apartado 1.

Artículo 2

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones contenidas en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 561/2006.

2. Además de las definiciones mencionadas en el apartado 1, serán de aplicación a los efectos del presente Reglamento las siguiente definiciones:

a) «tacógrafo» o «aparato de control»: el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera para visualizar, registrar, imprimir, almacenar y enviar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha, incluida la velocidad, de dichos vehículos, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, así como determinados períodos de actividad de sus conductores;

b) «unidad instalada en el vehículo»: el tacógrafo, con exclusión del sensor de movimiento y los cables que conectan este último. Puede tratarse de una sola unidad o de varias repartidas por el vehículo, a condición de que cumplan los requisitos de seguridad del presente Reglamento; la unidad instalada en el vehículo incluye, entre otras cosas, una unidad de proceso, una memoria de datos, una función de medición de la hora, dos dispositivos de interfaz para tarjeta inteligente para el conductor y segundo conductor, una impresora, una pantalla, conectores y accesorios para la introducción de datos por el usuario;

([4]) Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).

([5]) Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27).

c) «sensor de movimiento»: la parte del tacógrafo que produce una señal representativa de la velocidad del vehículo y/o la distancia recorrida;

d) «tarjeta de tacógrafo»: una tarjeta inteligente utilizada con el tacógrafo que permite la identificación por dicho tacógrafo de la función de quien la posee, así como la transferencia y almacenamiento de datos;

e) «hoja de registro»: la hoja concebida para recibir y conservar datos registrados que se coloca en un tacógrafo analógico, y en la cual los dispositivos marcadores de dicho tacógrafo inscriben de manera ininterrumpida la información que procede consignar;

f) «tarjeta de conductor»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a un conductor concreto, que identifica a este último y permite almacenar los datos de su actividad;

g) «tacógrafo analógico»: tacógrafo que emplea una hoja de registro de conformidad con el presente Reglamento;

h) «tacógrafo digital»: tacógrafo que emplea una tarjeta de tacógrafo de conformidad con el presente Reglamento;

i) «tarjeta de control»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a una autoridad nacional de control competente, que identifica a dicho organismo y, de manera opcional, también al controlador, y que permite acceder a la información almacenada en la memoria de datos o en las tarjetas de conductor y, de manera opcional, en las tarjetas de taller con fines de lectura, impresión y/o transferencia de datos;

j) «tarjeta de empresa»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a favor de una empresa de transporte que necesita utilizar vehículos equipados de tacógrafo, que identifica a dicha empresa de transporte y permite visualizar, transferir e imprimir los datos almacenados en los tacógrafos, y bloqueado por tal empresa;

k) «tarjeta de taller»: una tarjeta de tacógrafo expedida por las autoridades de un Estado miembro a personal designado de un fabricante o instalador de tacógrafos, fabricante de vehículos o taller aprobado por dicho Estado miembro, que identifica a su titular y le permite el ensayo, calibración y activación de tacógrafos y/o transferencia de datos de estos;

l) «activación»: la fase en que el tacógrafo pasa a ser totalmente operativo y realiza todas sus funciones, incluidas las de seguridad, mediante el uso de una tarjeta de taller;

m) «calibrado» del tacógrafo digital: la actualización o confirmación de los parámetros del vehículo, incluidas la identificación y las características del vehículo, que han de guardarse en la memoria de datos mediante el uso de una tarjeta de taller;

n) «transferencia» desde un tacógrado digital: la copia, junto con la firma digital, de una parte o de la totalidad de un conjunto de ficheros de datos registrados en la memoria de datos de la unidad instalada en el vehículo o en la memoria de una tarjeta de tacógrafo, siempre que dicho tratamiento no altere ni suprima ningún dato almacenado;

o) «incidente»: operación anormal detectada por el tacógrafo digital que puede deberse a un intento de fraude;

p) «fallo»: operación anormal detectada por el tacógrafo digital que puede deberse a un mal funcionamiento o una deficiencia de los aparatos;

q) «instalación»: montaje de un tacógrafo en un vehículo;

r) «tarjeta no válida»: una tarjeta que está defectuosa, que no ha superado la autenticación inicial, que no ha alcanzado todavía la fecha de comienzo de validez o que ha sobrepasado la fecha de caducidad;

s) «control periódico»: conjunto de operaciones con las que se comprueba que el tacógrafo funciona correctamente, que sus valores de ajuste corresponden a los parámetros del vehículo y que no hay dispositivos de manipulación integrados en el tacógrafo;

t) «reparación»: cualquier reparación de un sensor de movimiento o de una unidad instalada en el vehículo que requiera la desconexión de su suministro de energía, o su desconexión de los componentes de otro tacógrafo, o la apertura del sensor de movimiento o de la unidad instalada en el vehículo;

u) «homologación»: proceso de certificación, por parte de un Estado miembro, con arreglo al artículo 13, de que el tacógrafo, sus correspondientes componentes o la tarjeta de tacógrafo que vayan a comercializarse cumplen los requisitos del presente Reglamento;

v) «interoperabilidad»: la capacidad de los sistemas y de los procesos subyacentes para intercambiar datos y compartir información;

w) «interfaz»: dispositivo entre sistemas que facilita los medios de comunicación a través de los cuales pueden conectarse y actuar entre sí;

x) «medición de la hora»: un registro digital permanente de la fecha y la hora del tiempo universal coordinado (UTC);

y) «ajuste de la hora»: un ajuste automático de la hora actual a intervalos regulares y con un máximo de tolerancia de un minuto o un ajuste efectuado durante el calibrado;

z) «norma abierta»: una norma que figura en un documento de especificación de la norma que está disponible sin contrapartida financiera o por una contrapartida simbólica, que cualquier persona puede copiar, distribuir o utilizar gratuitamente o por un precio simbólico.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. Se instalará y utilizará un tacógrafo a bordo de los vehículos matriculados en un Estado miembro que se destinen al transporte por carretera de viajeros o mercancías y estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006.

2. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos a que se refieren el artículo 13, apartados 1 y 3, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

3. Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a las que se haya concedido una excepción de conformidad con el artículo 14, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Los Estados miembros podrán eximir de la aplicación del presente Reglamento a los vehículos utilizados para las operaciones de transporte a las que se haya concedido una excepción de conformidad con el artículo 14, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 561/2006. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

4. Quince años después de imponerse a los vehículos de nueva matriculación la obligación de disponer de un tacógrafo con arreglo a los artículos 8, 9 y 10, los vehículos que circulen en un Estado miembro distinto de aquel en el que están matriculados deberán estar provistos de dicho tacógrafo.

5. Por lo que respecta a los transportes nacionales, los Estados miembros podrán requerir la instalación y utilización de tacógrafos acordes con el presente Reglamento en cualquiera de los vehículos en que su instalación y utilización no sean obligatorias por otro concepto en aplicación del apartado 1.

Artículo 4

Requisitos y datos que han de registrarse

1. Los tacógrafos, incluidos los coomponentes externos, las tarjetas de tacógrafo y las hojas de registro cumplirán estrictos requisitos técnicos y de otro tipo para permitir la adecuada aplicación del presente Reglamento.

2. El tacógrafo y las tarjetas de tacógrafo cumplirán los siguientes requisitos.

Tendrán que:

— registrar datos relativos al conductor, a la actividad del conductor y al vehículo que sean exactos y fiables,

— ser seguros, garantizando, en particular, la integridad y el origen de la fuente de los datos registrados por, y extraídos de, las unidades instaladas en el vehículo y los sensores de movimiento,

— ser interoperables entre las distintas generaciones de unidades instaladas en los vehículos y de tarjetas de tacógrafo,

— permitir una comprobación eficiente del cumplimiento del presente Reglamento y de otros actos jurídicos aplicables,

— ser de fácil utilización.

3. Los tacógrafos digitales registrarán los siguientes datos:

a) distancia recorrida y velocidad del vehículo;

b) medida del tiempo;

c) posición de los puntos a los que se refiere el artículo 8, apartado 1;

d) identidad del conductor;

e) actividad del conductor;

f) datos relativos al control, calibrado y reparación del tacógrafo, incluida la identidad del taller;

g) incidentes y fallos.

4. Los tacógrafos analógicos registrarán al menos los datos indicados en el apartado 3, letras a), b) y e).

5. El acceso a los datos almacenados en el tacógrafo y en la tarjeta de tacógrafo podrá concederse en cualquier momento a:

a) las autoridades de control competentes;

b) la empresa de transporte de que se trate, de manera que pueda cumplir con sus obligaciones jurídicas, establecidas en particular en los artículos 32 y 33.

6. La transferencia de datos se realizará con la mínima demora para las empresas de transporte o para los conductores.

7. Los datos registrados por el tacógrafo que puedan transmitirse al tacógrafo o a partir de él, ya sea de forma inalámbrica o electrónica, revestirán la forma de protocolos accesibles al público, tal como se definan en normas abiertas.

8. Para garantizar que los tacógrafos y las tarjetas de tacógrafo cumplen los principios y requisitos del presente Reglamento, en particular los del presente artículo, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme del presente artículo, en particular las disposiciones que establezcan los medios técnicos correspondientes a las modalidades de cumplimiento de dichos requisitos. Los actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

9. Las disposiciones específicas a que se refiere el apartado 8 se basarán, cuando así proceda, en normas y garantizarán la interoperabilidad y compatibilidad entre las distintas generaciones de unidades instaladas en los vehículos y todas las tarjetas de cartógrafo.

Artículo 5

Funciones de los tacógrafos digitales

Mediante el tacógrafo digital se garantizan las siguientes funciones:

— medición de la velocidad y del trayecto,

— supervisión de las actividades del conductor y del régimen de conducción,

— supervisión de la inserción y extracción de las tarjetas de tacógrafo,

— registro de las entradas manuales de los conductores,

— calibrado,

— registro automático de los puntos de posición a que se refiere el artículo 8, apartado 1,

— supervisión de las actividades de control,

— detección y registro de incidentes y fallos,

— lectura, registro y almacenamiento de los datos de la memoria,

— lectura de las tarjetas de tacógrafo, y registro y almacenamiento de datos en las tarjetas de tacógrafo,

— visualización, advertencias, impresión y transferencia de datos a dispositivos externos,

— ajuste y medición de la hora,

— comunicación a distancia,

— gestión de los bloqueos introducidos por la empresa,

— autodiagnóstico y comprobaciones automáticas.

Artículo 6

Visualización y advertencias

1. La información contenida en los tacógrafos digitales y en las tarjetas de tacógrafo relacionada con las actividades del vehículo y con los conductores y los segundos conductores se mostrará en pantalla de una manera clara, inequívoca y ergonómica.

2. Se mostrará en pantalla la siguiente información:

a) la hora;

b) el modo de funcionamiento;

c) la actividad del conductor:

— si su actividad en ese momento es la conducción, el tiempo actual de conducción continua del conductor y el tiempo actual de descanso acumulado,

— si se halla en ese momento en un período de disponibilidad, realizando otro trabajo, en períodos de pausa o de descanso, la duración de dicha actividad (una vez seleccionada) y el tiempo de descanso acumulado hasta ese momento;

d) los datos relacionados con las advertencias;

e) los datos relacionados con el menú de acceso.

El tacógrafo también podrá mostrar en pantalla otras informaciones, siempre que puedan distinguirse claramente de las exigidas en el presente apartado.

3. Los tacógrafos digitales deberán avisar a los conductores cuando detecten algún incidente y/o fallo, y antes y en el preciso instante en que se exceda el límite de tiempo de conducción continua permitido, con objeto de facilitar el cumplimiento de la legislación pertinente.

4. Las señales de advertencia serán visuales y también podrán ser auditivas. Las señales de advertencia tendrán una duración de al menos 30 segundos, a menos que el usuario las confirme pulsando una tecla cualquiera del tacógrafo. El motivo de la advertencia se indicará en la pantalla del tacógrafo y permanecerá visible hasta que lo confirme el usuario mediante una tecla o un comando específico del tacógrafo.

5. A fin de garantizar que los tacógrafos cumplen los requisitos del presente artículo sobre visualización y advertencias, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

Artículo 7

Protección de datos

1. Los Estados miembros garantizarán que el tratamiento de datos personales en el contexto del presente Reglamento se efectúe al solo efecto de comprobar el cumplimiento del presente Reglamento y del Reglamento (CE) nº 561/2006, conforme a lo establecido en las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE, y se realice bajo la supervisión de la autoridad de control del Estado miembro a que se refiere el artículo 28 de la Directiva 95/46/CE.

2. Los Estados miembros velarán en particular por que se protejan los datos personales de cualquier uso distinto de los estrictamente relacionados con el presente Reglamento y en el Reglamento (CE) nº 561/2006, de conformidad con el apartado 1, en relación con:

— el uso de un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS) para el registro de los datos de posición, de conformidad con el artículo 8,

— la comunicación a distancia con fines del control, de conformidad con el artículo 9,

— el uso de tacógrafo con una interfaz, de conformidad con el artículo 10,

— el intercambio electrónico de información sobre tarjetas de conductor, de conformidad con el artículo 31 y en particular todo intercambio transfronterizo de dichos datos con terceros países,

— la conservación de registros por parte de las empresas de transporte, de conformidad con el artículo 33.

3. Los tacógrafos digitales deberán estar concebidos de manera que se garantice la protección de la intimidad. Solo se tratarán los datos que sean necesarios para los objetivos del presente Reglamento.

4. Los propietarios de vehículos, las empresas de transporte y cualquier otra entidad implicada cumplirán las disposiciones pertinentes en materia de protección de datos personales, según proceda.

CAPÍTULO II

TACÓGRAFO INTELIGENTE

Artículo 8

Registro de la posición del vehículo en determinados puntos durante el período de trabajo diario

1. Para facilitar la comprobación de la observancia de la legislación pertinente, se registrará la posición del vehículo automáticamente en los siguientes puntos o en el punto más cercano al lugar en el que se encuentre disponible la señal de satélite:

— el lugar de inicio del período de trabajo diario,

— cada tres horas de tiempo de conducción acumulado,

— el lugar de finalización del período de trabajo diario.

A tal efecto, los vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas indicadas en el artículo 11 estarán dotados de un tacógrafo conectado a un sistema de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite.

2. Por lo que respecta a la conexión del tacógrafo a un sistema de posicionamiento basado en un sistema de navegación por satélite, tal como se indica en el apartado 1, solo se emplearán aquellas conexiones a servicios de posicionamiento que exploten un servicio gratuito. No se almacenará permanentemente en el tacógrafo ningún dato de posición distinto del indicado, cuando sea posible, en coordenadas geográficas para determinar los puntos indicados en el apartado 1. Los datos de posición que tienen que ser almacenados temporalmente para permitir el registro automático de los puntos mencionados en el apartado 1 o para corroborar los sensores de movimiento no serán accesibles a ningún usuario y serán automáticamente borrados una vez que ya no se requieran para dichos fines.

Artículo 9

Teledetección temprana de posibles manipulaciones o usos indebidos

1. A fin de facilitar una mayor selectividad de los controles de carretera realizados por las autoridades competentes, los tacógrafos instalados en vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas indicadas en el artículo 11 podrán comunicarse con dichas autoridades cuando el vehículo esté en movimiento.

2. En el caso de vehículos de nueva matriculación obligados desde hace quince años a disponer de un tacógrafo con arreglo al presente artículo y a los artículos 8 y 10, los Estados miembros dotarán a sus autoridades de control, en la medida adecuada, de los aparatos de teledetección temprana necesarios con el fin de permitir la comunicación de datos a que se refiere el presente artículo, teniendo en cuenta sus requisitos y estrategias específicos de ejecución. Hasta ese momento, los Estados miembros podrán decidir si se debe dotar a sus autoridades de control de aparatos de teledetección temprana.

3. La comunicación mencionada en el apartado 1 solo se establecerá con el tacógrafo cuando así lo solicite el aparato de las autoridades de control. Dicha comunicación estará protegida a fin de garantizar la integridad de los datos y la autenticación de los aparatos de control y de comprobación. El acceso a los datos comunicados estará restringido a las autoridades de control que estén habilitadas para controlar las infracciones del Reglamento (CE) nº 561/2006 y del presente Reglamento y a los talleres, siempre que sea necesario para comprobar el correcto funcionamiento del tacógrafo.

4. El intercambio de datos durante la comunicación se limitará a aquellos necesarios para hacer más selectivos los controles de carretera de los vehículos cuyo tacógrafo haya podido ser manipulado o utilizado indebidamente. Dichos datos estarán relacionados con los siguientes incidentes o datos registrados por el tacógrafo:

— intento más reciente de violación de la seguridad,

— interrupción más larga del suministro eléctrico,

— fallo del sensor,

— error en los datos de movimiento,

— conflicto de movimiento del vehículo,

— conducción sin tarjeta válida,

— inserción de la tarjeta mientras se conduce,

— datos de ajuste de la hora,

— datos sobre la calibración, incluidas las fechas de las dos calibraciones más recientes,

— número de matrícula del vehículo,

— velocidad registrada por el tacógrafo.

5. Los datos intercambiados serán utilizados con el solo fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento. No se transmitirán a entidades distintas de las autoridades encargadas de controlar los períodos de conducción y descanso ni a los órganos judiciales, en el marco de un proceso penal en curso.

6. Los datos solo podrán ser almacenados por las autoridades de control mientras dure el control de carretera y se borrarán en el plazo máximo de tres horas después de su comunicación, a no ser que los datos pongan de manifiesto una manipulación o utilización indebida del tacógrafo. Si en el curso de la etapa siguiente del control de carretera no se confirmase la manipulación o utilización indebida, se borrarán los datos transmitidos.

7. Las empresas de transporte que utilizan vehículos serán responsables de informar a los conductores de la posibilidad de la comunicación a distancia a efectos de detección temprana de una posible manipulación o utilización indebida de los tacógrafos.

8. En ningún caso una comunicación a distancia a efectos de detección temprana del tipo descrito en el presente artículo llevará automáticamente a la imposición de multas o sanciones al conductor o a la empresa de transporte. La autoridad de control competente, sobre la base de los datos intercambiados, podrá proceder a una comprobación del vehículo y del tacógrafo. El resultado de la comunicación a distancia no impedirá a las autoridades competentes realizar controles de carretera aleatorios sobre la base del sistema de clasificación de riesgos introducido por el artículo 9 de la Directiva 2006/22/CE.

Artículo 10

Interfaz con sistemas de transporte inteligentes

Los tacógrafos de vehículos matriculados por primera vez 36 meses después de la entrada en vigor de las disposiciones específicas indicadas en el artículo 11 podrán ir equipados de interfaces normalizadas que permitan que los datos registrados o producidos por el tacógrafo se utilicen en modo operativo gracias a un dispositivo externo, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) la interfaz no afecte a la autenticidad ni a la integridad de los datos del tacógrafo;

b) la interfaz cumpla las disposiciones específicas del artículo 11;

c) el dispositivo externo conectado con la interfaz tenga acceso a los datos personales, incluso a los datos de geoposicionamiento, únicamente tras el consentimiento verificable del conductor al que se refieran los datos.

Artículo 11

Disposiciones específicas sobre los tacógrafos inteligentes

A fin de garantizar que los tacógrafos inteligentes respeten los principios y requisitos establecidos en el presente Reglamento, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, las disposiciones específicas necesarias para la aplicación uniforme de los artículos 8, 9 y 10, con exclusión de todas aquellas disposiciones que establezcan el registro de datos adicionales por el tacógrafo. Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

Las disposiciones específicas contempladas en el párrafo primero deberán:

a) en relación con la ejecución de las funciones del tacógrafo inteligente a que hace referencia el presente capítulo, incluir los requisitos necesarios para garantizar la seguridad, exactitud y fiabilidad de los datos proporcionados al tacógrafo por el sistema de posicionamiento por satélite y la tecnología de comunicación a distancia mecionados en los artículos 8 y 9;

b) precisar las diferentes condiciones y los requisitos para que el sistema de posicionamiento por satélite y la tecnología de comunicación a distancia mencionados en los artículos 8 y 9 sean externos o estén incorporados en el tacógrafo, así como, en el caso de ser externos, precisasr las condiciones para el uso de la señal de posicionamiento por satélite como un segundo sensor de movimiento;

c) especificar las normas necesarias para la interfaz mencionada en el artículo 10. Dichas normas podrán incluir una disposición sobre la distribución de los derechos de acceso a los conductores, talleres y empresas de transporte, así como funciones de control en relación con los datos registrados por el tacógrafo cuyas funciones de control se basarán en un mecanismo de autenticación/autorización definido por la interfaz, como un certificado para cada nivel de acceso, supeditado a su viabilidad técnica.

CAPÍTULO III

HOMOLOGACIÓN

Artículo 12

Solicitudes

1. Los fabricantes o sus agentes presentarán una solicitud de homologación para las unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo a las autoridades de homologación designadas a tal fin por cada Estado miembro.

2. A más tardar el 2 de marzo de 2015, los Estados miembros comunicarán a la Comisión los nombres y señas de las autoridades designadas a que se refiere el apartado 1, y facilitarán con posterioridad las actualizaciones necesarias. La Comisión publicará en su página de internet la lista de dichas autoridades y la mantendrá actualizada.

3. A la solicitud de homologación deberán adjuntarse las correspondientes especificaciones, incluida la información necesaria relativa a los precintos, así como los certificados de seguridad, de funcionalidad y de interoperabilidad. El certificado de seguridad será emitido por un organismo de certificación homologado designado por la Comisión.

Los certificados de funcionalidad serán expedidos al fabricante por la autoridad de homologación.

El certificado de interoperabilidad será expedido por un único laboratorio bajo la autoridad y la responsabilidad de la Comisión.

4. Con respecto a los tacógrafos, sus componentes correspondientes y las tarjetas de tacógrafo:

a) el certificado de seguridad certificará lo siguiente respecto de la unidad instalada en el vehículo, las tarjetas de tacógrafo, el sensor de movimiento y la conexión al receptor de GNSS cuando el GNSS no esté integrado en la unidad instalada en el vehículo:

   i) cumplimiento de los objetivos de seguridad,

   ii) realización de las siguientes funciones de seguridad: identificación y autenticación, autorización, confidencialidad, responsabilidad, integridad, auditoría, exactitud y fiabilidad del servicio;

b) el certificado de funcionalidad certificará que el elemento ensayado satisface los requisitos adecuados respecto de las funciones que realiza, las características medioambientales, las características de compatibilidad electromagnética, el cumplimiento de los requisitos físicos y el cumplimiento de otras normas aplicables;

c) el certificado de interoperabilidad certificará que el elemento ensayado es plenamente interoperable con los modelos de tacógrafo o de tarjeta de tacógrafo necesarios.

5. Toda modificación de los programas informáticos o soportes físicos del tacógrafo, o de la naturaleza de los materiales utilizados para su fabricación, deberá notificarse, antes de su aplicación, a la autoridad que concedió la homologación del aparato. Dicha autoridad confirmará al fabricante el alcance de la homologación, o podrá exigir una actualización o una confirmación de los certificados de funcionalidad, de seguridad y/o de interoperabilidad correspondientes.

6. No se podrá presentar ante más de un Estado miembro una solicitud de homologación relativa a un determinado modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo.

7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones específicas para la aplicación uniforme del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

Artículo 13

Concesión de la homologación

Los Estados miembros concederá la homologación a todo modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo que cumpla los requisitos establecidos en los artículos 4 y 11, siempre que puedan comprobar que los modelos producidos se ajustan al modelo homologado.

Toda modificación o adición a un modelo homologado deberá ser objeto de homologación adicional por parte del Estado miembro que concedió la homologación inicial.

Artículo 14

Marca de homologación

Los Estados miembros expedirán al solicitante una marca de homologación acorde con un modelo preestablecido, para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo que hayan homologado con arreglo al artículo 13 y al anexo II. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, dichos modelos de conformiad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

Artículo 15

Aprobación o rechazo

Las autoridades competentes del Estado miembro ante el que se haya presentado la solicitud de homologación remitirán a las de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes, copia del certificado de homologación, acompañado de copia de las especificaciones pertinentes, incluidas las relativas a los precintos, para cada modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo homologados. Cuando las autoridades competentes no aprueben una solicitud de homologación, comunicarán a las autoridades de los demás Estados miembros que ha sido denegada, indicando las razones de su decisión.

Artículo 16

Conformidad con la homologación

1. Si el Estado miembro que haya otorgado una homologación con arreglo al artículo 13 comprueba que determinados modelos de unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, hojas de registro o tarjetas de tacógrafo que exhiben la marca de homologación expedida por él mismo no se ajustan al modelo homologado, tomará las medidas necesarias para garantizar que los modelos producidos se ajustan al modelo homologado. Dichas medidas podrán llegar, en caso necesario, a la retirada de la homologación.

2. El Estado miembro que haya concedido una homologación la retirará si el modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo homologados no se atienen al presente Reglamento o si su utilización presenta cualquier defecto de carácter general que los haga inadecuados para el fin al que estén destinados.

3. Si el Estado miembro que concedió una homologación recibe notificación por parte de otro Estado miembro de una de las situaciones contempladas en los apartados 1 o 2, adoptará, previa consulta al Estado miembro que efectuó la notificación, las medidas previstas en dichos apartados, a reserva de lo dispuesto en el apartado 5.

4. El Estado miembro que compruebe que se ha producido uno de los supuestos contemplados en el apartado 2 podrá suspender hasta nuevo aviso la comercialización y entrada en servicio de la unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo de que se trate. Lo mismo sucederá en los casos mencionados en el apartado 1 respecto de las unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento, hojas de registro o tarjetas de tacógrafo dispensados de la comprobación inicial UE si el fabricante, tras recibir la correspondiente advertencia, no los adecua al modelo homologado o a las disposiciones del presente Reglamento.

En cualquier caso, las autoridades competentes de los Estados miembros se informarán mutuamente e informarán a la Comisión, en el plazo de un mes, de la retirada de las homologaciones concedidas o de cualesquiera medidas adoptadas con arreglo a los apartados 1, 2 o 3, indicando las razones de su actuación.

5. Si un Estado miembro que hubiese concedido una homologación niega la existencia de cualquiera de los supuestos de los apartados 1 o 2 notificados por otro Estado miembro, ambos procurarán resolver el litigio, manteniendo informada a la Comisión.

Si, en el plazo de cuatro meses a partir de la notificación prevista en el apartado 3, las conversaciones entre los Estados miembros no conducen a un acuerdo, la Comisión, previa consulta a los expertos de todos los Estados miembros y análisis de todos los factores pertinentes, por ejemplo, económicos y técnicos, adoptará una decisión en los seis meses posteriores a la expiración de dicho plazo, decisión que notificará a los Estados miembros interesados y comunicará simultáneamente a los demás Estados miembros. La Comisión fijará, en cada caso, el plazo de aplicación de su decisión.

Artículo 17

Homologación de hojas de registro

1. El solicitante de la homologación de un modelo de hoja de registro deberá especificar en su impreso de solicitud el modelo o modelos de tacógrafos analógicos con los que vaya a utilizarse dicha hoja, y facilitará ejemplares de los mismos a fin de que la hoja de registro pueda someterse a ensayo.

2. Las autoridades competentes del Estado miembro indicarán en el certificado de homologación del modelo de hoja de registro el modelo o modelos de tacógrafos analógicos en los que puede utilizarse dicho modelo de hora de registro.

Artículo 18

Justificación de las decisiones negativas

Deberá justificarse pormenorizadamente toda decisión adoptada en virtud del presente Reglamento por la que se deniegue o retire la homologación a un modelo de unidad instalada en el vehículo, sensor de movimiento, hoja de registro o tarjeta de tacógrafo. La decisión será notificada al interesado, al que se informará al mismo tiempo de los recursos al amparo de la legislación de los Estados miembros correspondientes y de los plazos de interposición de los mismos.

Artículo 19

Reconocimiento del tacógrafo homologado

Los Estados miembros no denegarán la matriculación ni prohibirán la puesta en circulación o el uso de vehículos equipados con un tacógrafo que lleve la marca de homologación mencionada en el artículo 14 y la placa de instalación mencionada en el artículo 22, apartado 4, aduciendo motivos relacionados con dicho aparato.

Artículo 20

Seguridad

1. Los fabricantes diseñarán, ensayarán y revisarán las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento, modelos de hoja de registro o tarjetas de tacógrafo en producción a fin de detectar las vulnerabilidades que puedan aparecer en cualquier fase de su ciclo de vida, y de prevenir o atenuar un eventual aprovechamiento de las mismas. Los Estados miembros que hayan concedido la homologación establecerán la frecuencia de los ensayos, que no excederá de los dos años.

2. A tal fin, los fabricantes presentarán la documentación necesaria para los análisis de vulnerabilidad al organismo de certificación mencionado en el artículo 12, apartado 3.

3. A los efectos del apartado 1, el organismo de certificación mencionado en el artículo 12, apartado 3, realizará ensayos en las unidades instaladas en el vehículo, sensores de movimiento o tarjetas de tacógrafo para comprobar que las vulnerabilidades conocidas no pueden ser aprovechadas por individuos que utilicen conocimientos de uso público.

4. Si en el curso de los ensayos indicados en el apartado 1 se detectan vulnerabilidades en los elementos del sistema (unidades instaladas en vehículos, sensores de movimiento y tarjetas de tacógrafo), tales elementos no se comercializarán. Si en el curso de los ensayos indicados en el apartado 3 se detectan vulnerabilidades en elementos ya comercializados, el fabricante u organismo de certificación informará a las autoridades competentes del Estado miembro que concedió la homologación. Dichas autoridades competentes adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que se resuelva el problema, en particular por parte del fabricante, e informarán a la Comisión sin tardanza de las vulnerabilidades detectadas y de las medidas contempladas o ya adoptadas, entre ellas, cuando sea necesario, la retirada de la homologación de conformidad con el artículo 16, apartado 2.

Artículo 21

Ensayos de campo

1. Los Estados miembros podrán autorizar ensayos de campo sobre los tacógrafos que todavía no hayan sido homologados. Los Estados miembros reconocerán mutuamente las autorizaciones de ensayos de campo concedidas por otros Estados miembros.

2. Los conductores y empresas de transporte que participen en un ensayo de campo se atendrán a lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 561/2006. Para demostrar dicha conformidad, los conductores seguirán el procedimiento previsto en el artículo 35, apartado 2, del presente Reglamento.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para establecer los procedimientos que deberán seguirse en la realización de ensayos de campo y los formularios que se utilizarán para el seguimiento de los mismos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

CAPÍTULO IV

INSTALACIÓN Y CONTROL

Artículo 22

Instalación y reparación

1. Los tacógrafos solo podrán ser instalados o reparados por los instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados a tal efecto por las autoridades competentes de los Estados miembros de conformidad con el artículo 24.

2. Los instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados precintarán el tacógrafo, de conformidad con las especificaciones incluidas en el certificado de homologación mencionado en el artículo 15, tras haber comprobado que funciona correctamente y, en particular, de forma que se garantice que los datos registrados no puedan ser manipulados o alterados mediante algún dispositivo.

3. El instalador, taller o fabricante de vehículos autorizado colocará una marca especial en sus precintos e introducirá en los tacógrafos digitales los datos electrónicos de seguridad que permitan efectuar controles de autenticación. Las autoridades competentes de todos los Estados miembros enviarán a la Comisión el registro de las marcas y los datos electrónicos de seguridad utilizados, así como la información necesaria relativa a los datos electrónicos de seguridad utilizados. La Comisión dará acceso a dicha información a los Estados miembros que lo soliciten.

4. A los efectos de certificar la conformidad de la instalación del tacógrafo con las prescripciones del presente Reglamento, se colocará una placa de instalación de tal manera que sea claramente visible y fácilmente accesible.

5. Los componentes del tacógrafo estarán precintados según se especifica en el certificado de homologación. Estarán precintadas todas las conexiones al tacógrafo que sean potencialmente vulnerables a manipulaciones, como la conexión con el sensor de movimiento y la caja de cambios, así como, cuando proceda, la placa de instalación.

Los precintos únicamente podrán ser retirados o rotos:

— por instaladores o talleres autorizados por las autoridades competentes con arreglo al artículo 24, con fines de reparación, mantenimiento o recalibración del tacógrafo, o por controladores debidamente preparados para realizar controles, y autorizados para ello cuando sea necesario,

— para realizar una reparación o modificación del vehículo que afecte al precinto. En tales casos, se conservará a bordo del vehículo una declaración escrita en la que consten la fecha y la hora en que ha sido roto el precinto y se expongan los motivos para la retirada del precinto. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, un formulario estándar de dicha declaración.

En todos los casos, sustituirá los precintos un instalador o taller autorizado sin demoras indebidas, y a más tardar siete días después de su retirada.

Antes de colocar los nuevos precintos, un taller autorizado realizará una comprobación y calibración el tacógrafo.

Artículo 23

Inspección de tacógrafos

1. Los tacógrafos serán inspeccionados periódicamente por talleres autorizados. Las inspecciones periódicas se llevarán a cabo al menos una vez cada dos años.

2. Las inspecciones a que se refiere el apartado 1 abarcarán, como mínimo, las siguientes comprobaciones:

— el tacógrafo está correctamente instalado y es adecuado para el vehículo,

— el tacógrafo funciona correctamente,

— el tacógrafo lleva la marca de homologación,

— la placa de instalación está colocada,

— todos los precintos están intactos y cumplen su función,

— no hay dispositivos de manipulación conectados al tacógrafo ni huellas de que se hayan utilizado tales dispositivos,

— el tamaño de los neumáticos y la circunferencia real de los neumáticos.

3. Los talleres redactarán un informe de inspección cuando se hayan de remediar irregularidades detectadas en el funcionamiento del tacógrafo, ya sea como consecuencia de una inspección periódica o de una inspección efectuada a petición expresa de la autoridad nacional competente. Mantendrán una lista de todos los informes de inspección elaborados.

4. Los informes de inspección se conservarán durante un período mínimo de dos años a partir de la redacción del informe. Los Estados miembros decidirán si los informes de inspección deben conservarse o enviarse a la autoridad competente durante dicho período. En aquellos casos en que los talleres conserven los informes de inspección, los facilitarán, a petición de la autoridad competente, junto con las calibraciones llevadas a cabo durante dicho período.

Artículo 24

Autorización de instaladores, talleres y fabricantes de vehículos

1. Los Estados miembros autorizarán, controlarán periódicamente y certificarán a los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos que puedan efectuar instalaciones, comprobaciones, inspecciones y reparaciones de tacógrafos.

2. Los Estados miembros velarán por la competencia y fiabilidad de los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos. Para ello, elaborarán y publicarán procedimientos nacionales claros, y garantizarán el cumplimiento de los siguientes criterios mínimos:

a) adecuada formación del personal;

b) disponibilidad del material necesario para llevar a cabo los ensayos y cometidos pertinentes;

c) buena reputación de los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos.

3. Se realizarán auditorías de los instaladores y talleres autorizados tal como se indica a continuación:

a) los instaladores y talleres autorizados se someterán al menos cada dos años a una auditoría de los procedimientos que aplican en el manejo de tacógrafo. La auditoría se centrará en particular en las medidas de seguridad adoptadas y la manipulación de las tarjetas de taller. Los Estados miembros podrán realizar dichas auditorías sin la visita de las instalaciones correspondientes;

b) se efectuarán asimismo sin previo aviso auditorías técnicas de instaladores y talleres, a fin de controlar las calibraciones, inspecciones e instalaciones realizadas. Estas auditorías abarcarán como mínimo cada año al 10 % de los instaladores y talleres autorizados.

4. Los Estados miembros y sus autoridades competentes tomarán las medidas adecuadas para impedir los conflictos de intereses entre los instaladores o talleres y las empresas de transporte. En particular, en caso de grave riesgo de conflicto de intereses, se adoptarán medidas específicas adicionales para garantizar que el instalador o el taller cumpla con el presente Reglamento.

5. Las autoridades competentes de los Estados miembros transmitirán anualmente a la Comisión, de ser posible por vía electrónica, las listas de instaladores y talleres autorizados y las tarjetas expedidas a los mismos. La Comisión publicará estas listas en su página de internet.

6. Las autoridades competentes de los Estados miembros retirarán las autorizaciones, con carácter temporal o definitivo, a aquellos instaladores, talleres y fabricantes de vehículos que incumplan sus obligaciones en virtud del presente Reglamento.

Artículo 25

Tarjeta de taller

1. El período de validez de las tarjetas de taller no podrá ser superior a un año. Al renovar la tarjeta de taller, la autoridad competente deberá asegurarse de que el instalador, taller o fabricante de vehículos cumple los criterios enumerados en el artículo 24, apartado 2.

2. La autoridad competente renovará la tarjeta de taller en un plazo no superior a 15 días hábiles contados a partir de la recepción de una solicitud de renovación válida y de toda la documentación necesaria. En caso de deterioro, funcionamiento defectuoso o extravío o robo de una tarjeta de taller, la autoridad competente facilitará una tarjeta de sustitución en el plazo de cinco días hábiles a partir de la recepción de la correspondiente solicitud pormenorizada a tal efecto. Las autoridades competentes llevarán un registro de tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas.

3. Si un Estado miembro retira la autorización a un instalador, taller o fabricante de vehículos de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24, retirará asimismo la tarjeta de taller que se hubiera expedido.

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para evitar todo riesgo de falsificación de las tarjetas de taller distribuidas a los instaladores, talleres y fabricantes de vehículos autorizados.

CAPÍTULO V

TARJETA DE CONDUCTOR

Artículo 26

Expedición de la tarjeta de conductor

1. La tarjeta de conductor será expedida, a petición del conductor, por la autoridad competente del Estado miembro en que aquel tenga su residencia habitual. Dicha tarjeta se expedirá en el plazo de un mes a partir de la recepción por parte de la autoridad competente de la solicitud y de toda la documentación necesaria.

2. A los efectos del presente artículo, se entenderá por «residencia habitual» el lugar en que una persona vive habitualmente, es decir, un mínimo de 185 días por año natural, por razón de vínculos personales y profesionales o, en el caso de una persona sin vínculos profesionales, por razón de vínculos personales que muestren la existencia de lazos estrechos entre ella y el lugar en el que vive.

No obstante, se considerará la residencia habitual de una persona cuyos vínculos profesionales estén situados en un lugar distinto del de sus vínculos personales y que, por consiguiente, viva alternativamente en lugares distintos situados en dos o más Estados miembros, el lugar de sus vínculos personales, siempre que regrese a él con frecuencia. No será necesario cumplir esta condición cuando la persona viva en un Estado miembro con el fin de realizar una tarea de duración determinada.

3. Los conductores aportarán la prueba de residencia habitual por cualquier medio idóneo, en particular la presentación del documento de identidad o cualquier otro documento válido. En caso de que las autoridades competentes del Estado miembro que expida la tarjeta de conductor alberguen dudas sobre la validez de la declaración de residencia habitual, o para la realización de determinados controles específicos, podrán requerir información o pruebas adicionales.

4. En casos debidamente justificados y excepcionales, los Estados miembros podrán expedir una tarjeta de conductor temporal y no renovable por un período máximo de 185 días a aquellos conductores que no tengan su residencia habitual en un Estado miembro o en un Estado que sea parte contratante en el Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (Acuerdo AETR), siempre que dichos conductores mantengan una relación laboral con una empresa establecida en el Estado miembro emisor y, en la medida en que el Reglamento (CE) nº 1072/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo [1] sea de aplicación, presenten un certificado de conductor a tenor de dicho Reglamento.

La Comisión, basándose en los datos facilitados por los Estados miembros, supervisará estrechamente la aplicación del presente apartado. Comunicará sus conclusiones cada dos años al Parlamento Europeo y al Consejo, y examinará en particular si las tarjetas de conductor temporales tienen alguna repercusión negativa en el mercado laboral y si normalmente se expiden más de una vez a los conductores con carácter nominal. La Comisión podrá presentar una propuesta legislativa adecuada a fin de revisar el presente apartado.

5. Las autoridades competentes del Estado miembro expedidor tomarán las medidas adecuadas para cerciorarse de que el solicitante no sea ya titular de una tarjeta de conductor válida, y personalizarán la tarjeta de conductor velando por que los datos de la misma sean visibles y seguros.

6. El plazo de validez de la tarjeta de conductor no será superior a cinco años.

7. No podrá retirarse o suspenderse una tarjeta de conductor válida a menos que las autoridades competentes de un Estado miembro descubran que ha sido falsificada, que el conductor utiliza una tarjeta de la que no es titular o que la tarjeta en su poder se ha obtenido por medio de falsas declaraciones o documentos falsificados. En caso de que las citadas medidas de suspensión o retirada hayan sido adoptadas por un Estado miembro distinto del Estado miembro expedidor, el primero devolverá la tarjeta lo antes posible a las autoridades del segundo, indicando las razones de la retirada o la suspensión. En caso de que se prevea que la devolución de la tarjeta vaya a tardar más de dos semanas, el Estado miembro que suspenda o retire la tarjeta informará al Estado miembro emisor de la misma dentro de dicho plazo de dos semanas, indicando las razones de tal suspensión o retirada.

8. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para evitar la falsificación de tarjetas de conductor.

9. El presente artículo no impedirá a un Estado miembro expedir una tarjeta de conductor a los conductores que tengan su residencia habitual en una parte del territorio de ese Estado miembro a la que no se aplique el Tratado de la Unión Europea ni el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, siempre y cuando se apliquen en tales casos las disposiciones correspondientes del presente Reglamento.

Artículo 27

Uso de la tarjeta de conductor

1. La tarjeta de conductor es personal.

2. Un conductor no podrá poseer más de una tarjeta de conductor válida, y solo estará autorizado a utilizar su propia tarjeta personalizada. El conductor se abstendrá de utilizar una tarjeta de conductor que sea defectuosa o esté caducada.

Artículo 28

Renovación de la tarjeta de conductor

1. Cuando desee renovar su tarjeta de conductor, el titular deberá solicitarlo a las autoridades competentes del Estado miembro donde tenga su residencia habitual como mínimo 15 días hábiles antes de la fecha de caducidad de dicha tarjeta.

[1] Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).

2. Si, en caso de renovación, el Estado miembro de residencia habitual del conductor no es el mismo que el que expidió su tarjeta actual, y si se solicita la renovación de la tarjeta a las autoridades del primer Estado miembro, estas informarán de las razones de dicha renovación a las autoridades que expidieron la tarjeta anterior.

3. En caso de solicitud de renovación de una tarjeta de conductor a punto de caducar, la autoridad competente facilitará una nueva tarjeta antes de la fecha de caducidad de la antigua, a condición de que la solicitud se haya presentado en los plazos establecidos en el apartado 1.

Articulo 29

Tarjetas extraviadas, robadas o defectuosas

1. Las autoridades expedidoras conservarán un registro de las tarjetas de conductor extraviadas, robadas o defectuosas durante un plazo que sea por lo menos igual al de su período de validez.

2. En caso de deterioro o funcionamiento defectuoso de la tarjeta de conductor, su titular la devolverá a la autoridad competente del Estado miembro en que tenga su residencia habitual. El robo de una tarjeta de conductor se denunciará formalmente ante las autoridades competentes del Estado en que se haya producido.

3. El extravío de la tarjeta de conductor deberá comunicarse a las autoridades competentes del Estado miembro expedidor, y a las del Estado miembro de residencia habitual del conductor, en caso de ser distintos.

4. En caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta de conductor, su titular deberá solicitar su sustitución en el plazo de siete días naturales a las autoridades competentes del Estado miembro de su residencia habitual. Dichas autoridades le facilitarán otra en los ocho días hábiles posteriores a la recepción de la correspondiente solicitud pormenorizada a tal efecto.

5. En las circunstancias contempladas en el apartado 4, el conductor podrá seguir conduciendo sin tarjeta durante el plazo máximo de quince días naturales, o durante un período superior si ello fuera necesario para devolver el vehículo a sus locales, siempre y cuando el conductor pueda justificar la imposibilidad de presentar o utilizar la tarjeta durante dicho período.

Artículo 30

Reconocimiento mutuo y canje de las tarjetas de conductor

1. Las tarjetas de conductor expedidas por los Estados miembros serán objeto de reconocimiento mutuo.

2. Cuando el titular de una tarjeta de conductor válida expedida por un Estado miembro haya fijado su residencia habitual en otro Estado miembro, podrá solicitar el canje de su tarjeta por una tarjeta de conductor equivalente. Corresponderá al Estado miembro que efectúe el canje comprobar si la tarjeta presentada conserva su validez.

3. Los Estados miembros que efectúen un canje devolverán la antigua tarjeta a las autoridades del Estado miembro que la expidieron e indicarán las razones de dicha restitución.

4. Cuando un Estado miembro sustituya o canjee una tarjeta de conductor, registrará dicha sustitución o canje, así como toda sustitución o canje ulteriores.

Artículo 31

Intercambio electrónico de datos sobre las tarjetas de conductor

1. Para cerciorarse de que un solicitante no sea ya titular de una tarjeta de conductor válida de conformidad con el artículo 26, los Estados miembros llevarán un registro nacional electrónico de tarjetas de conductor, inclusive las indicadas en el artículo 26, apartado 4, que, durante un período equivalente al menos al de validez de dichas tarjetas, contendrá los siguientes datos:

— apellidos y nombre del conductor,

— fecha de nacimiento del conductor, y lugar de nacimiento, si se dispone de este dato,

— número de permiso de conducción válido y país de expedición (si procede),

— situación de la tarjeta,

— número de la tarjeta de conductor.

2. La Comisión y los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la interconexión y accesibilidad de los registros electrónicos en toda la Unión, por medio del sistema de mensajería TACHOnet a que se refiere la Recomendación 2010/19/UE o de un sistema compatible. En caso de utilizarse un sistema compatible, el intercambio de datos electrónicos con todos los demás Estados miembros deberá ser posible por medio de dicho sistema de mensajería.

3. Cuando expidan, sustituyan y, cuando sea preciso, renueven una tarjeta de conductor, los Estados miembros comprobarán mediante intercambio de datos electrónicos que el conductor no es titular de ninguna otra tarjeta válida. Solo se intercambiarán los datos necesarios para efectuar dicha comprobación.

4. Los controladores podrán tener acceso al registro electrónico a fin de verificar la situación de una tarjeta de conductor.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión prevista en el apartado 2, incluido el formato de intercambio de datos, los procedimientos técnicos de consulta electrónica de los registros electrónicos nacionales, los procedimientos de acceso y los mecanismos de seguridad. Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

CAPÍTULO VI

USO DEL EQUIPO

Artículo 32

Uso correcto de los tacógrafos

1. Las empresas de transporte y los conductores velarán por el buen funcionamiento y la correcta utilización de los tacógrafos digitales y de las tarjetas de conductor. Las empresas de transporte y conductores que utilicen tacógrafos analógicos velarán por su buen funcionamiento y por la correcta utilización de las hojas de registros.

2. Los tacógrafos digitales no se programarán de tal manera que conmuten automáticamente a una categoría específica de actividad cuando el motor o el sistema de arranque del vehículo estén apagados, a menos que el conductor mantenga la posibilidad de escoger manualmente la categoría de actividad apropiada.

3. Queda prohibido falsificar, ocultar, eliminar o destruir los datos contenidos en la hoja de registro o almacenados en el tacógrafo o la tarjeta de conductor, o los documentos impresos procedentes del tacógrafo. Queda igualmente prohibido manipular el tacógrafo, la hoja de registro o la tarjeta de conductor de forma que los datos o los documentos impresos puedan ser falsificados, volverse inaccesibles o quedar destruidos. Se prohíbe llevar a bordo del vehículo dispositivo alguno que permita realizar tales manipulaciones.

4. Los vehículos irán provistos de un solo tacógrafo, excepto para los fines de ensayo previstos en el artículo 21.

5. Los Estados miembros prohibirán la fabricación, distribución, publicidad o venta de dispositivos construidos o destinados a la manipulación de tacógrafos.

Artículo 33

Responsabilidad de las empresas de transporte

1. Las empresas de transporte deberán garantizar que sus conductores reciban la formación y las instrucciones adecuadas en cuanto al correcto funcionamiento de los tacógrafos, sean digitales o analógicos, llevarán a cabo comprobaciones periódicas para cerciorarse de que sus conductores los utilizan correctamente y no ofrecerán a sus conductores incentivo alguno, directo o indirecto, que pudiera animarlos a hacer un uso indebido de los tacógrafos.

Las empresas de transporte entregarán a los conductores de vehículos provistos de tacógrafos analógicos un número suficiente de hojas de registro, habida cuenta del carácter personalizado de dichas hojas, de la duración del servicio y de la posible necesidad de sustituir hojas de registro deterioradas o retenidas por un controlador autorizado. Las empresas de transporte facilitarán a los conductores únicamente hojas de registro conformes a un modelo homologado que pueda utilizarse en el aparato instalado a bordo de su vehículo.

Si el vehículo está equipado de un tacógrafo digital, la empresa de transporte y el conductor velarán por que, en caso de control y teniendo en cuenta la duración del servicio, pueda efectuarse correctamente la impresión de los datos a partir del tacógrafo a petición de un controlador.

2. Las empresas de transporte conservarán las hojas de registro y los documentos impresos, cuando estos se hayan realizado de conformidad con el artículo 35, en orden cronológico y forma legible durante un período mínimo de un año tras su utilización, y facilitarán copia de las mismas a los conductores interesados que lo soliciten. Las empresas de transporte también entregarán a los conductores interesados que lo pidan copias de los datos transferidos de las tarjetas de conductor, junto con versiones impresas de dichas copias. Las hojas de registro, documentos impresos y datos transferidos deberán presentarse o entregarse a todo controlador autorizado que los solicite.

3. Las empresas de transporte serán responsables de las infracciones del presente Reglamento cometidas por sus conductores o por conductores a su servicio. No obstante, los Estados miembros podrán condicionar esta responsabilidad a la infracción por la empresa de transporte del apartado 1 del presente artículo y del artículo 10, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) nº 561/2006.

Artículo 34

Uso de las tarjetas de conductor y las hojas de registro

1. Los conductores utilizarán hojas de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, a partir del momento en que se hagan cargo del vehículo. No se retirará la hoja de registro o tarjeta de conductor antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autoriza dicha retirada. No se podrá utilizar ninguna hoja de registro o tarjeta de conductor para un período más largo de lo previsto en ellas.

2. Los conductores protegerán debidamente las hojas de registro o tarjetas de conductor, absteniéndose de utilizarlas si están sucias o deterioradas.

3. Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, un conductor no pueda utilizar el tacógrafo instalado, los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv) deberán:

a) si el vehículo está equipado de un tacógrafo analógico, consignarse a mano, automáticamente o por otros medios en la hoja de registro, de forma legible y sin ensuciar esta, o

b) si el vehículo está equipado de un tacógrafo digital, consignarse en la tarjeta de conductor, utilizando el dispositivo de introducción manual previsto en el tacógrafo.

Los Estados miembros no impondrán a los conductores la obligación de presentar documentos que den fe de sus actividades cuando no se encuentran en el vehículo.

4. Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado con un tacógrafo digital, cada uno de ellos se cerciorará de que su tarjeta de conductor esté introducida en la ranura correcta del tacógrafo.

Cuando haya más de un conductor a bordo de un vehículo equipado con un tacógrafo analógico, los conductores introducirán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que la información pertinente esté recogida en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

5. Los conductores:

a) velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja de registro y la hora oficial del país de matriculación del vehículo;

b) accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes:

i) con el signo : el tiempo de conducción,

ii) con el signo : «otro trabajo», definido como cualquier actividad que no sea conducir, según el artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, así como todo trabajo para el mismo o para otro empresario del sector del transporte o de otro sector,

iii) con el signo : «disponibilidad», tal como se define en el artículo 3, letra b), de la Directiva 2002/15/CE,

iv) con el signo : pausa o descanso.

6. Cada conductor de un vehículo equipado de un tacógrafo analógico deberá indicar los siguientes datos en su hoja de registro:

a) su nombre y apellidos, al principio de cada hoja de registro;

b) la fecha y lugar donde se empiece y termine de utilizar la hoja de registro;

c) el número de matrícula de cada vehículo en el cual el conductor haya estado destinado, tanto al principio del primer viaje registrado en la hoja de registro como, en caso de cambio de vehículo, durante la utilización de dicha hoja;

d) la lectura del cuentakilómetros:

i) al comienzo del primer viaje registrado en la hoja de registro,

ii) al final del último viaje registrado en la hoja de registro,

iii) en caso de cambio de vehículo durante una jornada laboral, la lectura del primer vehículo en el cual el conductor haya estado destinado y la del siguiente;

e) la hora del cambio de vehículo.

7. El conductor introducirá en el tacógrafo digital los símbolos de los países en que comience y termine su período de trabajo diario. No obstante, un Estado miembro podrá obligar a los conductores de vehículos que efectúen un transporte en el interior de su territorio a que añadan al símbolo del país especificaciones geográficas más detalladas, siempre que tal Estado miembro haya notificado dichas especificaciones a la Comisión antes del 1 de abril de 1998.

Los conductores no estarán obligados a introducir la información a que se refiere el párrafo primero si el tacógrafo registra automáticamente los datos de posición, de conformidad con el artículo 8.

Artículo 35

Tarjetas de conductor y hojas de registro deterioradas

1. En caso de deterioro de una hoja de registro que contenga registros o de una tarjeta de conductor, los conductores conservarán la hoja o tarjeta deterioradas junto con la hoja de registro de reserva utilizada en su lugar.

2. En caso de deterioro, funcionamiento defectuoso, extravío o robo de la tarjeta del conductor, este último:

a) al inicio del viaje, imprimirá los datos del vehículo que conduzca, consignando:

i) los datos que permitan su identificación (nombre y apellidos, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), acompañados de su firma, y

ii) los períodos mencionados en el artículo 34, apartado 5, letra b), incisos ii), iii) y iv);

b) al término del viaje, imprimirá los datos correspondientes a los períodos de tiempo registrados por el tacógrafo, registrará cualesquiera períodos que haya dedicado a otros trabajos, disponibilidad y descanso desde la impresión efectuada al comienzo del viaje, cuando dichos períodos no hayan sido registrados por el tacógrafo, e incluirá en ese documento datos que permitan su identificación (nombre y apellidos, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), acompañados de su firma.

Artículo 36

Registros que ha de llevar consigo el conductor

1. Cuando un conductor lleve un vehículo equipado con un tacógrafo analógico, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un controlador autorizado:

i) las hojas de registro del día en curso y las utilizadas por el conductor en los 28 días anteriores,

ii) la tarjeta de conductor si posee una, y

iii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006.

2. Cuando el conductor lleve un vehículo equipado con un tacógrafo digital, deberá estar en condiciones de presentar, a requerimiento de un controlador autorizado:

i) su tarjeta de conductor,

ii) cualquier registro manual o documento impreso realizados durante el día en curso y los 28 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento (CE) nº 561/2006,

iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el inciso ii), durante el cual haya conducido un vehículo dotado de un tacógrafo analógico.

3. Los controladores autorizados podrán comprobar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 561/2006 analizando las hojas de registro, los datos mostrados, impresos o transferidos que han sido registrados por el tacógrafo o la tarjeta de conductor o, en su defecto, cualquier otro documento que pueda acreditar el incumplimiento de una disposición, como el artículo 29, apartado 2, y el artículo 37, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 37

Procedimientos en caso de mal funcionamiento del equipo

1. En caso de avería o funcionamiento defectuoso de un tacógrafo, la empresa de transporte lo hará reparar por un instalador o taller autorizado, tan pronto las circunstancias lo permitan.

Si el regreso del vehículo a los locales de la empresa de transporte no puede realizarse en el plazo de una semana desde el día en que se produjo la avería o se detectó el funcionamiento defectuoso, la reparación deberá realizarse durante el viaje.

Las medidas adoptadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 41 conferirán a las autoridades competentes la facultad de prohibir el uso de un vehículo en caso de que no se repare la avería o el funcionamiento defectuoso en las condiciones contempladas en los párrafos primero y segundo del presente apartado, en la medida en que ello sea conforme con la legislación nacional del Estado miembro de que se trate.

2. Durante el período de avería o mal funcionamiento del tacógrafo, el conductor deberá consignar los datos que permitan su identificación (nombre y apellido, número de tarjeta de conductor o de permiso de conducción), junto con su firma, así como la información sobre los distintos períodos de tiempo que no hayan sido registrados o impresos correctamente por el tacógrafo:

a) en la hoja u hojas de registro, o

b) en una hoja provisional que se adjuntará a la de registro o se guardará junto con la tarjeta de conductor.

CAPÍTULO VII

APLICACIÓN Y SANCIONES

Artículo 38

Controladores

1. Con objeto de supervisar de manera efectiva el cumplimiento del presente Reglamento, los controladores autorizados dispondrán de equipos suficientes y de las competencias legales oportunas que les permitan desempeñar sus funciones de acuerdo con el presente Reglamento. Dichos equipos constarán, en particular, de:

a) tarjetas de control que permitan acceder a los datos registrados en los tacógrafos y las tarjetas de tacógrafo, y opcionalmente en las tarjetas de taller;

b) los instrumentos necesarios para transferir ficheros de datos de la unidad instalada en el vehículo y de las tarjetas de tacógrafo, y para analizar dichos ficheros de datos y los documentos impresos procedentes de los tacógrafos digitales junto con las hojas de registro o los gráficos de los tacógrafos analógicos.

2. Si, después de haber realizado una comprobación, los controladores reúnen suficientes indicios que lleven a una sospecha razonable de fraude, podrán enviar el vehículo a un taller autorizado para realizar más pruebas con objeto de comprobar, en concreto, que el tacógrafo:

a) funciona correctamente;

b) registra y almacena los datos correctamente, y cuenta con unos parámetros de calibrado correctos.

3. Los controladores estarán facultados para exigir a los talleres autorizados la realización de las pruebas mencionadas en el apartado 2, así como pruebas específicas destinadas a detectar la presencia de dispositivos de manipulación. Si se detectan dispositivos de manipulación, el aparato, incluidos el propio dispositivo, la unidad instalada en el vehículo o sus componentes, y la tarjeta de conductor, podrá ser retirado del vehículo y ser utilizado como prueba, de conformidad con la normativa nacional que regule el curso dado a las pruebas.

4. Los controladores harán uso, cuando proceda, de la posibilidad de comprobar los tacógrafos y las tarjetas de conductor que se encuentren *in situ* al efectuar un control de los locales de las empresas.

Artículo 39

Formación de los controladores

1. Los Estados miembros velarán por que los controladores reciban la adecuada formación para el análisis de los datos registrados y la comprobación de los tacógrafos con objeto de lograr un control y una ejecución eficaces y armonizados.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión de los requisitos de formación exigidos a sus controladores a más tardar el 2 de septiembre de 2016.

3. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, medidas en las que especificará el contenido de la formación inicial y de la formación continua de los controladores, incluida la formación relativa a las técnicas de selección de controles y de detección de dispositivos de manipulación y fraude. Dichas medidas incluirán directrices destinadas a facilitar la aplicación de las disposiciones pertinentes del presente Reglamento y del Reglamento (CE) nº 561/2006. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 42, apartado 3.

4. Los Estados miembros incluirán el contenido que especifique la Comisión en la formación impartida a los controladores.

Artículo 40

Asistencia mutua

Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del presente Reglamento y en el control de su cumplimiento.

En el marco de dicha asistencia mutua, las autoridades competentes de los Estados miembros, en particular, intercambiarán periódicamente toda la información de que dispongan sobre las infracciones al presente Reglamento en que incurran instaladores y talleres, los tipos de prácticas de manipulación y las sanciones impuestas por dichas infracciones.

Artículo 41

Sanciones

1. Los Estados miembros determinarán, de conformidad con sus respectivas disposiciones constitucionales, el régimen de sanciones por vulneración de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar que dichas sanciones se apliquen. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y corresponder a las categorías de infracciones establecidas en la Directiva 2006/22/CE.

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión dichas medidas y la normativa en materia de sanciones a más tardar el 2 de marzo de 2016. Notificarán a la Comisión cualquier cambio posterior de dichas medidas.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 42

Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.

Artículo 43

Foro del tacógrafo

1. Se creará un Foro del tacógrafo para contribuir al diálogo sobre cuestiones técnicas relativas a los tacógrafos entre los expertos de los Estados miembros, miembros del Comité a que se refiere el artículo 42 y expertos de terceros países que utilicen tacógrafos en virtud del Acuerdo AETR.

2. Los Estados miembros deberían destacar como expertos en el Foro del tacógrafo a aquellos que participen en el Comité a que se refiere el artículo 42.

3. El Foro del tacógrafo estará abierto a la participación de expertos de terceros países que sean Partes contratantes en el Acuerdo AETR.

4. Se invitará al Foro del tacógrafo a interesados, representantes de fabricantes de vehículos, fabricantes de tacógrafos, interlocutores sociales y al Supervisor Europeo de Protección de Datos.

5. El Foro del tacógrafo aprobará su reglamento interno.

6. El Foro del tacógrafo se reunirá al menos una vez al año.

Artículo 44

Comunicación de medidas nacionales

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que adopten en el ámbito regulado por el presente Reglamento en los treinta días siguientes a su fecha de adopción y, por primera vez, a más tardar el 2 de marzo de 2015.

Artículo 45

Modificación del Reglamento (CE) nº 561/2006

El Reglamento (CE) nº 561/2006 queda modificado como sigue:

1) En el artículo 3 se inserta, tras la letra a), la letra siguiente:

«a *bis*) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor en el ejercicio de su profesión, y que solo se utilicen dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotatión de la empresa, y a condición de que la conducción del vehículo no constituya la actividad principal del conductor;».

2) En el artículo 13, el apartado 1 se modifica como sigue:

a) en las letras d), f) y p), los términos «50 kilómetros» se sustituyen por «100 kilómetros»;

b) en la letra d), el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«d) vehículos o conjuntos de vehículos con una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados por proveedores del servicio universal en el sentido del artículo 2, punto 13, de la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio (*), para la entrega de envíos postales en el marco del servicio universal;

(*) DO L 15 de 21.1.1998, p. 14.».

Artículo 46

Medidas transitorias

En caso de que los actos de ejecución a que se refiere el presente Reglamento no se hayan adoptado a fin de que puedan aplicarse en la fecha de aplicación del presente Reglamento, seguirán siendo aplicables, con carácter transitorio, las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 3821/85, incluido su anexo IB, hasta la fecha de aplicación de los actos a que se refiere el presente Reglamento.

Artículo 47

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CEE) nº 3821/85. Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 48

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 2 de marzo de 2016, a reserva de las medidas transitorias del artículo 46. No obstante, los artículos 24, 34 y 45 serán aplicables a partir del 2 de marzo de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 4 de febrero de 2014.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
M. SCHULZ

Por el Consejo
El Presidente
E. VENIZELOS

ANEXO I

CONDICIONES DE FABRICACIÓN, ENSAYO, INSTALACIÓN Y CONTROL DE TACÓGRAFOS ANALÓGICOS

I. DEFINICIONES

En el presente anexo, se entenderá por:

a) «aparato de control» o «tacógrafo analógico»:

el aparato destinado a ser instalado en vehículos de carretera, para indicar y registrar automática o semiautomáticamente datos acerca de la marcha de dichos vehículos y de determinados tiempos de actividad de sus conductores;

b) «constante del aparato de control»:

la característica numérica que da el valor de la señal de entrada necesaria para obtener la indicación y el registro de una distancia recorrida en 1 km; dicha constante deberá expresarse, bien en revoluciones por kilómetro (k= … r/km), bien en impulsos por kilómetro (k= … imp/km);

c) «coeficiente característico del vehículo»:

la característica numérica que da el valor de la señal de salida emitida por la pieza prevista en el vehículo para su conexión con el aparato de control (toma de salida de la caja de cambio en determinados casos, rueda del vehículo en otros casos), cuando el vehículo recorre la distancia de 1 km en condiciones normales de ensayo (véase la parte VI, punto 4, del presente anexo). El coeficiente característico se expresa, bien en revoluciones por kilómetro (w =… r/km), bien en impulsos por kilómetro (w =… imp/km);

d) «circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas»:

la media de las distancias recorridas por cada una de las ruedas que arrastran el vehículo (ruedas motrices) al realizar una rotación completa. La medida de dichas distancias deberá realizarse en condiciones normales de ensayo (véase la parte VI, punto 4, del presente anexo) y se expresará en la forma «1 =… mm».

II. CARACTERÍSTICAS GENERALES Y FUNCIONES DEL APARATO DE CONTROL

El aparato de control deberá registrar los elementos siguientes:

1) distancia recorrida por el vehículo;

2) velocidad del vehículo;

3) tiempo de conducción;

4) otros tiempos de trabajo y tiempos de disponibilidad;

5) interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios;

6) apertura de la caja que contiene la hoja de registro;

7) en los aparatos electrónicos de control que funcionan mediante señales eléctricas transmitidas eléctricamente desde el sensor de distancia y velocidad, los cortes de alimentación de los aparatos de control (a excepción de los del alumbrado), de la alimentación del sensor de distancia y velocidad y cualquier otro corte en la señal del sensor de distancia y velocidad que sobrepasen las 100 milésimas de segundo.

Para los vehículos utilizados por dos conductores, el aparato de control deberá permitir el registro de los tiempos indicados en el párrafo primero, puntos 3, 4 y 5, simultáneamente y por separado en dos hojas de registro distintas.

III. CONDICIONES DE CONSTRUCCIÓN DEL APARATO DE CONTROL

a) Aspectos generales

1. Para el aparato de control, son obligatorios los dispositivos siguientes:

1.1. Dispositivos indicadores:

— de la distancia recorrida (contador totalizador),

— de la velocidad (cuentarrevoluciones),

— de tiempo (reloj).

1.2. Dispositivos de registro que incluyan:

— un registrador de la distancia recorrida,

— un registrador de la velocidad,

— un registrador de tiempo o varios que se ajusten a las condiciones establecidas en la letra c), punto 4.

1.3. Un dispositivo marcador que registre por separado en la hoja de registro:

— toda apertura del cajetín que contiene la hoja de registro,

— en los aparatos electrónicos de control tal como se definen en la parte II, punto 7, párrafo primero, los cortes de alimentación del aparato que sobrepasen las 100 milésimas de segundo, a excepción de la iluminación, a más tardar en el momento de la realimentación,

— en los aparatos electrónicos de control tal como se definen en la parte II, punto 7, párrafo primero, los cortes de alimentación del generador del sensor de velocidad que sobrepasen las 100 milésimas de segundo y cualquier corte en la señal que llega al sensor de distancia y velocidad.

2. La posible presencia en el aparato de dispositivos distintos de los enumerados en el punto 1 no deberá perturbar el correcto funcionamiento de los dispositivos obligatorios ni dificultar su lectura.

El aparato deberá presentarse a la homologación provisto, en su caso, de dichos dispositivos complementarios

3. Materiales

3.1. Todos los elementos que formen parte del aparato de control deberán estar fabricados con materiales de estabilidad y resistencia mecánica suficientes y de características eléctricas y magnéticas invariables.

3.2. Todo cambio de un elemento del aparato o de la naturaleza de los elementos empleados en su fabricación deberá ser aprobado antes de su utilización, por la autoridad que hubiere homologado el aparato.

4. Medición de la distancia recorrida

Las distancias recorridas podrán sumarse y registrarse:

— bien en marcha adelante y en marcha atrás,

— bien únicamente en marcha adelante.

El posible registro de las maniobras de marcha atrás no debe influir en absoluto en la claridad y precisión de los demás registros.

5. Medición de la velocidad

5.1. El certificado de homologación del modelo establecerá el margen de medida de la velocidad.

5.2. La frecuencia propia y el dispositivo de amortización del mecanismo de medida deberán tener características tales que los dispositivos indicador y registrador de velocidad puedan, en el margen de medida, seguir las aceleraciones hasta 2 m/s^2, dentro de los límites de tolerancia admitidos.

6. Medida del tiempo (reloj)

6.1. El modo del dispositivo para poner nuevamente en hora el reloj deberá estar en el interior de una caja que contenga la hoja de registro, y cada apertura de la misma deberá marcarse automáticamente en la hoja de registro.

6.2. Si el mecanismo de avance de la hoja de registro estuviera accionado por el reloj, la duración de funcionamiento correcto del mismo, después de la nueva colocación, deberá ser superior a un 10 % por lo menos de la duración de registro correspondiente a la carga máxima de hojas del aparato.

7. Iluminación y protección

7.1. Los dispositivos indicadores del aparato deberán ir provistos de una iluminación adecuada que no deslumbre.

7.2. En condiciones normales de utilización, todas las partes internas del aparato deberán estar protegidas contra la humedad y el polvo. Además, deberán protegerse contra el acceso a las mismas con fundas que puedan precintarse.

b) Dispositivos indicadores:

1. Indicadores de la distancia recorrida (contador totalizador)

1.1. El valor mínimo del dispositivo indicador de la distancia recorrida deberá ser de 0,1 km. Las cifras que expresen los hectómetros deberán distinguirse claramente de las que expresen los kilómetros completos.

1.2. Las cifras del contador totalizador deberán ser claramente legibles y tener una altura de 4 mm por lo menos.

1.3. El contador totalizador deberá poder indicar hasta 99 999,9 km por lo menos.

2. Indicador de velocidad (cuentarrevoluciones)

2.1. Dentro del margen de medida, la escala de la velocidad deberá estar graduada uniformemente en 1, 2, 5 o 10 km/h. El valor en velocidad del grado (intervalo comprendido entre dos marcas consecutivas) no deberá exceder del 10 % de la velocidad máxima que figure en la escala.

2.2. El margen de indicación no deberá cifrarse más allá del margen de medida.

2.3. La longitud del intervalo de la graduación correspondiente a una diferencia de velocidad de 10 km/h no deberá ser inferior a 10 mm.

2.4. En un indicador con aguja, la distancia entre la aguja y la esfera no deberá ser superior a 3 mm.

3. Indicador de tiempo (reloj)

El indicador de tiempo deberá ser visible desde el exterior del aparato y su lectura deberá ser segura, fácil y no ambigua.

c) Dispositivos de registro

1. Aspectos generales

1.1. En cada aparato, sea cual fuere la forma de la hoja de registro (banda o disco), deberá preverse una marca que permita la correcta colocación de la hoja de registro, de modo que se garantice la correspondencia entre la hora indicada en el reloj y el marcado horario de la hoja de registro.

1.2. El mecanismo de arrastre de la hoja de registro deberá garantizar su arrastre y la posibilidad de colocarla y retirarla libremente.

1.3. El dispositivo de avance de la hoja de registro, cuando esta tenga forma de disco, será accionado por el mecanismo del reloj. En tal caso, el movimiento de rotación de la hoja de registro será continuo y uniforme, con una velocidad mínima de 7 mm/h, medida en el borde interior de la corona circular que delimita la zona de registro de la velocidad. En los aparatos de banda, cuando el mecanismo de avance de las hojas de registro esté accionado por el mecanismo del reloj, la velocidad de avance rectilíneo será de 10 mm/h por lo menos.

1.4. Los registros de la distancia recorrida, de la velocidad del vehículo y de la apertura de la caja que contiene la hoja hojas de registro deberán ser automáticos.

2. Registro de la distancia recorrida

2.1. Cada distancia de 1 km que se recorra deberá estar representada en el diagrama por una variación de la coordenada correspondiente de por lo menos 1 mm.

2.2. El diagrama de los recorridos deberá leerse con claridad, incluso para velocidades que se sitúen en el límite superior del margen de medida.

3. Registro de la velocidad

3.1. El indicador de registro de la velocidad deberá tener, en principio, un movimiento rectilíneo y perpendicular a la dirección de desplazamiento de la hoja de registro, sea cual fuere la forma geométrica de la misma. No obstante, se podrá admitir un movimiento curvilíneo del indicador, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

— el trazo del indicador será perpendicular a la circunferencia media (en el caso de las hojas de registro en forma de disco) o al eje de la zona reservada para el registro de la velocidad (en el caso de las hojas de registro en forma de bandas),

— la relación entre el radio de curvatura del trazo efectuado por el indicador y la anchura de la zona reservada para el registro de la velocidad no será inferior a 2,4:1, sea cual fuere la forma de la hoja de registro,

— los distintos trazos de la escala de tiempo deberán cruzar la zona de registro con la forma de una curva de igual radio que el trazo del indicador. La distancia entre los trazos deberá corresponder a una hora de la escala de tiempo como máximo.

3.2. Toda variación de 10 km/h de la velocidad debe estar representada en el diagrama por una variación de 1,5 mm por lo menos de la coordenada correspondiente.

4. Registro del tiempo

4.1. El aparato de control deberá estar fabricado de tal forma que en períodos de conducción se registren siempre de forma automática y que los demás períodos de tiempo mencionados en el artículo 34, apartado 5, letra b), incisos i), iii) y iv), del Reglamento se puedan registrar por separado mediante un dispositivo de conmutación.

4.2. Las características de los trazos, sus posiciones relativas y, en su caso, los signos previstos en el artículo 34 del presente Reglamento deberán permitir reconocer claramente los distintos tiempos. La naturaleza de los distintos bloques de tiempos estará representada en el diagrama por diferencias de espesor de los trazados correspondientes o por cualquier otro sistema de eficacia por lo menos igual, desde el punto de vista de la legibilidad y de la interpretación del diagrama.

4.3. En el caso de vehículos utilizados por un equipo compuesto por varios conductores, los registros del punto 4.1 deberán efectuarse en hojas de registro distintas, adjudicándosele cada una de ellas a un conductor. En tal caso, el avance de las distintas hojas de registro deberá ser realizado por el mismo mecanismo, o por mecanismos sincronizados.

d) Dispositivo de cierre

1. La caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberán estar provistos de una cerradura.

2. Toda apertura de la caja que contiene la hoja u hojas de registro y el mando del dispositivo de reposición de la hora deberá marcarse automáticamente en la hoja u hojas de registro.

e) Inscripciones

1. En la esfera del aparato deberán figurar las menciones siguientes:

— al lado del número indicado por el contador totalizador, la unidad de medida de las distancias, con su símbolo «km»,

— al lado de la escala de velocidad, la indicación «km/h»,

— el margen de medida del cuentarrevoluciones con la indicación «Vmin… km/h, Vmáx… km/h». Dicha indicación no será necesaria si figura en la placa descriptiva del aparato.

No obstante, no se aplicarán dichos requisitos a los aparatos de control homologados antes del 10 de agosto de 1970.

2. En la placa descriptiva acoplada al aparato, deberán figurar las indicaciones siguientes, que deberán ser visibles en el aparato instalado:

— nombre y apellidos y domicilio del fabricante del aparato,

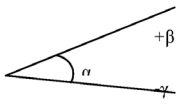
— número de fabricación y año de construcción,

— marca de homologación del modelo del aparato,

— la constante del aparato, en la forma «k =… r/km» o «k =… imp/km»,

— en su caso, el margen de medida de la velocidad, en la forma indicada en el punto 1,

— si la sensibilidad del instrumento al ángulo de inclinación pudiere influir en las indicaciones proporcionadas por el aparato más allá de las tolerancias admitidas, la orientación admisible del ángulo en la forma siguiente:



en la cual, α represente el ángulo medido a partir de la posición horizontal de la cara anterior (orientada hacia arriba) del aparato para el que se haya ajustado el instrumento y β y γ representan, respectivamente, las diferencias límite admisibles hacia arriba y hacia abajo, con relación al ángulo de calibración α.

f) Errores máximos tolerados (dispositivos indicadores y registradores)

1. En el banco de pruebas, antes de la instalación:

a) distancia recorrida:

± 1 % de la distancia real, siendo esta por lo menos igual a 1 km;

b) velocidad:

± 3 km/h, con relación a la velocidad real;

c) tiempo:

± 2 m por día, con un máximo de 10 min cada 7 días, en caso de que la duración de funcionamiento del reloj después de la reinstalación no sea inferior a dicho período.

2. Al realizarse la instalación:

a) distancia recorrida:

± 2 % de la distancia real, siendo esta por lo menos igual a 1 km;

b) velocidad:

± 4 km/h, con relación a la velocidad real;

c) tiempo:

± 2 min por día, o

± 10 min cada 7 días.

3. Durante la utilización:

a) distancia recorrida:

± 4 % de la distancia real, siendo esta por lo menos igual a 1 km;

b) velocidad:

± 6 km/h, con relación a la velocidad real;

c) tiempo:

± 2 min por día, o

± 10 min cada 7 días.

4. Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 1, 2 y 3 serán válidos para temperaturas situadas entre 0 y 40 °C, debiendo tomarse las temperaturas al lado del aparato.

5. Los errores máximos tolerados enumerados en los puntos 2 y 3 se refieren a medidas realizadas en las condiciones señaladas en la parte VI.

IV. HOJAS DE REGISTRO

a) Aspectos generales

1. Las hojas de registro deberán ser de una calidad que no impida el funcionamiento normal del aparato y que permita que los registros sean indelebles y se puedan leer e identificar con claridad.

Las hojas de registro deberán conservar sus dimensiones y registros en condiciones normales de higrometría y de temperatura.

Además, deberá ser posible inscribir en las hojas de registro, sin deteriorarlas ni impedir la lectura de los registros, las indicaciones mencionadas en el artículo 34 del presente Reglamento.

En condiciones normales de conservación, los registros deberán ser legibles durante por lo menos un año.

2. La capacidad mínima de registro de las hojas de registro, sea cual fuere su forma, deberá ser de veinticuatro horas.

Si varios discos estuvieren unidos entre sí para aumentar la capacidad de registro continuo posible sin intervención del personal, la unión entre los distintos discos deberá realizarse de modo que los registros, al pasar de un disco al otro, no presenten interrupciones ni solapamientos.

b) Zonas de registro y de graduaciones de las mismas

1. Las hojas de registro incluirán las zonas de registro siguientes:

— una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a la velocidad,

— una zona reservada exclusivamente para las indicaciones relativas a las distancias recorridas,

— una o varias zonas para las indicaciones relativas a los tiempos de conducción, a los demás tiempos de trabajo y a los tiempos de disponibilidad, a las interrupciones del trabajo y al descanso de los conductores.

2. La zona reservada para el registro de la velocidad deberá estar subdividida de 20 en 20 km/h por lo menos. La velocidad correspondiente deberá estar indicada en cifras en cada línea de dicha subdivisión. El símbolo km/h deberá figurar por lo menos una vez en dicha zona. La última línea de dicha zona deberá coincidir con el límite superior del margen de medida.

3. La zona reservada para el registro de los recorridos deberá estar impresa de modo que se pueda leer fácilmente el número de kilómetros recorridos.

4. La zona o zonas reservadas para el registro de los tiempos contemplados en el punto 1 deberán llevar las indicaciones necesarias para individualizar sin ambigüedad los distintos bloques de tiempo.

c) Indicaciones impresas en las hojas de registro

Cada hoja de registro deberá llevar, impresas, las indicaciones siguientes:

— nombre y apellidos y domicilio o marca del fabricante,

— marca de homologación del modelo de la hoja de registro,

— marca de homologación del modelo o de los modelos de aparatos en los que puede utilizarse la hoja de registro,

— límite superior de la velocidad registrable, impresa en km/h.

Además, cada hoja de registro deberá llevar, impresa, por lo menos una escala de tiempo graduada de tal modo que permita la lectura directa del tiempo en intervalos de 15 min y una fácil determinación de los intervalos de 5 min.

d) Espacio libre para las inscripciones manuscritas

Deberá reservarse un espacio libre en las hojas de registro a fin de que el conductor pueda anotar, por lo menos, las inscripciones siguientes:

— nombre y apellidos del conductor,

— lugar y fecha del comienzo y del final de la utilización de la hoja de registro,

— número o números de la matrícula del vehículo o vehículos a los que se destine el conductor durante la utilización de la hoja de registro,

— lecturas de cuentakilómetros del vehículo o vehículos a los que el conductor está destinado durante la utilización de la hoja de registro,

— hora del cambio de vehículo.

V. INSTALACIÓN DEL APARATO DE CONTROL

1. Los aparatos de control deberán colocarse en los vehículos de modo que, por una parte, el conductor pueda controlar fácilmente desde su sitio el indicador de velocidad, el contador totalizador y el reloj, y que, por otra, todos sus elementos, incluidos los de transmisión, estén protegidos contra cualquier deterioro accidental.

2. Deberá ser posible la adaptación de la constante del aparato al coeficiente característico del vehículo por medio de un dispositivo adecuado denominado adaptador.

Los vehículos con dos o más relaciones de eje trasero deberán llevar un dispositivo de conmutación que reduzca automáticamente dichas relaciones a aquella para la que haya sido adaptado el aparato al vehículo.

3. Después de la verificación del aparato al realizarse la primera instalación, deberá colocarse en el vehículo una placa de instalación bien visible, cerca del aparato o sobre el mismo. Después de cada nueva intervención del instalador o del taller autorizado, si fuere necesaria una modificación del ajuste de la propia instalación, se colocará una nueva placa de instalación en sustitución de la anterior.

La placa de instalación deberá llevar, por lo menos, las indicaciones siguientes:

— nombre y apellidos, dirección o marca del instalador, del taller o del fabricante de vehículos autorizado,

— coeficiente característico del vehículo en la forma «w =… r/km» o «w =… imp/km»,

— circunferencia efectiva de los neumáticos de las ruedas, en la forma «l =… mm»,

— fecha en que se determinó el coeficiente característico del vehículo y en que se midió la circunferencia real de los neumáticos de las ruedas.

4. Precintado

Deberán precintarse los elementos siguientes:

a) la placa de instalación, salvo que esté sujeta de tal modo que no pueda retirarse sin destruir las inscripciones que figuran en ella;

b) los extremos de la unión entre el aparato de control y el vehículo;

c) el adaptador propiamente dicho y su inserción en el circuito;

d) el dispositivo de conmutación para los vehículos con varias relaciones de puente;

e) las uniones del adaptador y el dispositivo de conmutación al resto de los elementos de la instalación;

f) las fundas previstas en la parte III, letra a), punto 7.2;

g) cualquier cubierta que dé acceso a los medios para adaptar la constante del aparato de control al coeficiente característico del vehículo.

En casos especiales, podrán exigirse otros precintos al homologar el modelo del aparato; en el certificado de homologación deberán figurar los lugares donde se coloquen estos precintos.

Se autoriza la eliminación de los precintos mencionados en el párrafo primero, letras b), c) y e):

— en caso de emergencia,

— con el fin de instalar, ajustar o reparar un dispositivo de limitación de velocidad o cualquier otro dispositivo que contribuya a la seguridad vial,

siempre que el aparato de control siga funcionando de forma fiable y correcta y vuelva a ser precintado por un instalador o taller autorizado inmediatamente después de que se haya instalado el limitador de velocidad o cualquier otro dispositivo que contribuya a la seguridad vial, o en el plazo de siete días en los demás casos. Cualquier rotura de dichos precintos deberá ser objeto de una justificación por escrito, que deberá estar a disposición de la autoridad competente.

5. Los cables que conectan el aparato de control al transmisor deberán estar protegidos por un revestimiento continuo de acero, inoxidable y plastificado, con los extremos engarzados, excepto cuando quede garantizada por otros medios una protección equivalente contra la manipulación (por ejemplo, utilizando un control electrónico mediante cifrado de señales) de manera que pueda detectarse la presencia de cualquier dispositivo innecesario para el correcto funcionamiento del aparato de control y destinado a impedir que funcione con precisión mediante cortocircuito o interrupción o mediante modificación de los datos electrónicos procedentes del sensor de velocidad y distancia. A los efectos del presente Reglamento, se considerará continua toda junta compuesta de conexiones selladas.

El mencionado control electrónico podrá ser sustituido por un control electrónico que garantice que el aparato de control podrá registrar cualquier movimiento del vehículo independientemente de la señal emitida por el sensor de velocidad y distancia.

A los efectos de la aplicación del presente punto, se entiende por vehículos M1 y N1 los definidos en el anexo II, parte A, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]). En aquellos vehículos que estén equipados con tacógrafos de conformidad con el presente Reglamento y que no estén diseñados para instalar un cable blindado entre los sensores de velocidad y distancia y el aparato de control, se instalará un adaptador lo más cerca posible del aparato de control.

El cable blindado se instalará del adaptador al aparato de control.

VI. VERIFICACIONES Y CONTROLES

Los Estados miembros designarán a los organismos que deban efectuar las verificaciones y controles.

1. Certificación de instrumentos nuevos o reparados

Todo aparato individual, nuevo o reparado, deberá estar certificado, en lo que se refiere a su correcto funcionamiento y a la exactitud de sus indicaciones y registros, dentro de los límites establecidos en la parte III, letra f), punto 1, por medio del precinto previsto en la parte V, punto 4, párrafo primero, letra f).

Los Estados miembros podrán establecer a tal fin la verificación inicial, es decir, el control y la confirmación de que el aparato nuevo o reparado se ajusta al modelo homologado y a las exigencias del Reglamento o delegar la certificación en los fabricantes o en sus mandatarios.

([1]) Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

2. Instalación

En el momento de su instalación en un vehículo, el aparato y la instalación en su conjunto deberán ajustarse a las disposiciones relativas a los errores máximos tolerados establecidos en la parte III, letra f), punto 2.

Las pruebas de control correspondientes serán realizadas por el instalador o taller autorizado, bajo su responsabilidad.

3. Controles periódicos

a) Los controles periódicos de los aparatos instalados en los vehículos tendrán lugar por lo menos cada dos años y se podrán efectuar, entre otros, en el marco de las inspecciones de los vehículos automóviles.

Se controlará, en particular:

— el estado de correcto funcionamiento del aparato,

— la existencia de la marca de homologación en los aparatos,

— la presencia de la placa de instalación,

— la integridad de los precintos del aparato y de los demás elementos de instalación,

— la circunferencia efectiva de los neumáticos.

b) El control de la observancia de lo dispuesto en la parte III, letra f), punto 3, en relación con los errores máximos tolerados en el uso, se efectuará por lo menos una vez cada seis años, con la posibilidad, para cada Estado miembro, de disponer un plazo más corto para el control de los vehículos matriculados en su territorio. Dicho control llevará consigo, obligatoriamente, la sustitución de la placa de instalación.

4. Determinación de errores

La determinación de los errores de instalación y de uso deberá efectuarse en las condiciones siguientes, que se considerarán condiciones normales de ensayo:

— vehículos vacíos, en condiciones normales de marcha,

— presión de los neumáticos, conforme a las instrucciones del fabricante,

— desgaste de los neumáticos, dentro de los límites admitidos por la normativa vigente,

— movimiento del vehículo: este deberá desplazarse, movido por su propio motor, en línea recta, por una superficie plana a una velocidad de 50 ± 5 km/h. El ensayo también podrá efectuarse, siempre que sea de una exactitud similar, en un banco de pruebas apropiado.

ANEXO II

MARCA Y CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN

I. MARCA DE HOMOLOGACIÓN

1. La marca de homologación estará compuesta por:

a) un rectángulo en el que se inscriba la letra «e» minúscula seguida de un número distintivo o de una letra o letras distintivas del país que haya expedido la homologación, con arreglo a lo siguiente:

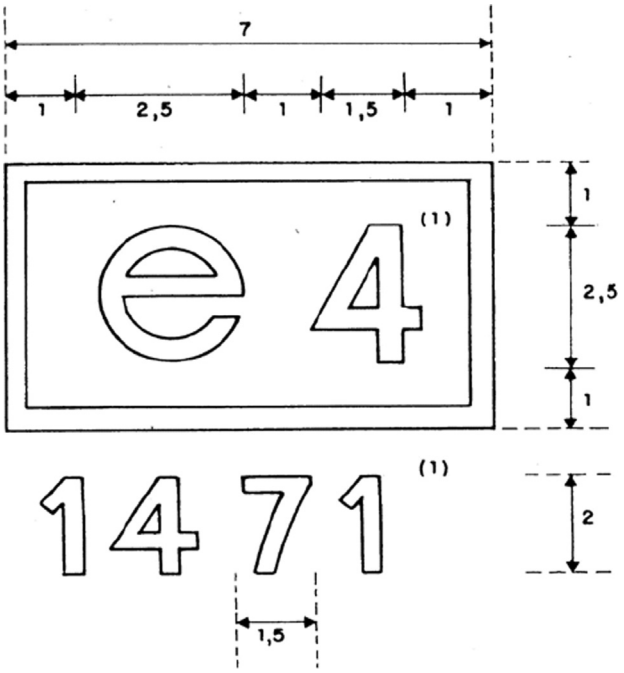
Bélgica	6,
Bulgaria	34,
República Checa	8,
Dinamarca	18,
Alemania	1,
Estonia	29,
Irlanda	24,
Grecia	23,
España	9,
Francia	2,
Croacia	25,
Italia	3,
Chipre	CY,
Letonia	32,
Lituania	36,
Luxemburgo	13,
Hungría	7,
Malta	MT,
Países Bajos	4,
Austria	12,
Polonia	20,
Portugal	21,
Rumanía	19,
Eslovenia	26,
Eslovaquia	27,
Finlandia	17,
Suecia	5,
Reino Unido	11,

y

b) un número de homologación correspondiente al número del certificado de homologación que se haya asignado al prototipo de aparato de control o de la hoja de registro, o al número de la tarjeta de tacógrafo, colocado en cualquier posición cerca del rectángulo.

2. La marca de homologación se colocará en la placa descriptiva de cada aparato y en cada hoja de registro y en cada tarjeta de tacógrafo. Deberá ser indeleble y permanecer claramente legible.

3. Las dimensiones de la marca de homologación, reproducidas a continuación [1], se expresarán en mm, y dichas dimensiones serán las mínimas. Deberá mantenerse las proporciones entre las dimensiones.



[1] Estas cifras figuran únicamente a título indicativo.

II. CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TACÓGRAFOS ANALÓGICOS

El Estado miembro que haya procedido a una homologación expedirá al solicitante un certificado de homologación, extendido de acuerdo con el siguiente modelo. Para la comunicación a los demás Estados miembros de las homologaciones concedidas o de las posibles retiradas, cada Estado miembro utilizará copias de dicho documento.

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN

Administración competente .....

Comunicación relativa a [1]:

— homologación para un modelo de aparato de control

— retirada de homologación de un modelo de aparato de control

— homologación de un modelo de hoja de registro

— retirada de la homologación de un modelo de hoja de registro

.....

Homologación nº .....

1. Marca de fábrica o comercial .....
2. Denominación del modelo .....
3. Nombre y apellidos del fabricante .....
4. Dirección del fabricante .....
5. Presentado para su homologación el .....
6. Laboratorio de ensayo .....
7. Fecha y número de ensayo o ensayos .....
8. Fecha de homologación .....
9. Fecha de retirada de la homologación .....
10. Modelo o modelos de aparato de control en los que la hoja va a ser utilizada .....
11. Lugar .....
12. Fecha .....
13. En anexo, documentos descriptivos .....
14. Observaciones (por ejemplo, la posición de los precintos si procede)

.....

(Firma)

[1] Táchese lo que no proceda.

III. CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TACÓGRAFOS DIGITALES

El Estado miembro que haya procedido a una homologación expedirá al solicitante un certificado de homologación, extendido de acuerdo con el siguiente modelo. Para la comunicación a los demás Estados miembros de las homologaciones concedidas o de las posibles retiradas, cada Estado miembro utilizará copias de dicho documento.

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN PARA TACÓGRAFOS DIGITALES

Administración competente .....

Comunicación relativa a [1]:

☐ homologación de: ☐ retirada de la homologación de:

☐ modelo de aparato de control

☐ componente del aparato de control [2]

☐ tarjeta de conductor

☐ tarjeta de taller

☐ tarjeta de empresa

☐ tarjeta de controlador

.....

Homologación nº .....

1. Marca de fábrica o comercial .....
2. Denominación del modelo .....
3. Nombre y apellidos del fabricante .....
4. Dirección del fabricante .....
5. Presentado para su homologación el .....
6. Laboratorio(s) de ensayo .....
7. Fecha y número del informe de laboratorio .....
8. Fecha de homologación .....
9. Fecha de retirada de la homologación .....
10. Modelo o modelos de aparato de control con los que vaya a utilizarse el componente .....
11. Lugar .....
12. Fecha .....
13. En anexo, documentos descriptivos .....
14. Observaciones

.....

(Firma)

[1] Marque las casillas correspondientes.
[2] Especifique el componente de que se trata en la comunicación.